

**Regulátory řady TMM® xxxx – 3 CAR – BOAT E3-series / Z3-series** jsou obousměrné, špičkové, plně programovatelné regulátory pro „střídavé“ bezsenzorové i senzorové motory (BLDC motory) pro modely aut, lodí, ponorek apod., vyráběné v mnoha modifikacích a variantách, viz dále.

Navazují na předchozí úspěšnou řadu Car/Boat Expert a na letecké regulátory Z-series. Nové regulátory série **Z3** se od nové řady **E3** liší možností připojení Black Boxu a tím pádem i možností detailního záznamu jízdy, což **E3** neumožňuje. Ostatní vlastnosti jsou velmi podobné. Vývoji je věnována velká péče a pozornost a neustále pokračuje. Abychom zpřístupnili našim zákazníkům nejnovější poznatky, update SW si může provádět přímo zákazník sám. Ve výrobě je trvale sledována kvalita. Každý regulátor prochází řadou testů. Závěrečný test každého regulátoru probíhá při jeho plném zatížení.

### Nové vlastnosti regulátorů:

- nové** - regulátory si můžete sami updatovat na novější, aktuální verze SW pomocí [www.mgm-compro.cz](http://www.mgm-compro.cz), vašeho PC, modulu **USBCOM++** a kablíku **CC\_03**. Tato vlastnost je významná. Regulátor může mít po čase nové vlastnosti, které v době jeho koupě ještě nebyly k dispozici. Vždy můžete mít aktuální verzi.
- nové** - proudy jsou měřeny a zaznamenávány s podstatně větší přesností než je běžné
- nové** - jsou podstatně odolnější proti zničení nadměrnými proudy
- nové** - mohou pracovat i s motory vyžadujícími vyšší pracovní kmitočty (např. motory „Mamba“, „Tango“ firmy Kontronik, apod.)
- nové** - některé typy (jsou značeny **LV**) pracují již od velmi nízkých napětí (3,5V) – tzn. od 4 článků Nixx nebo 2 článků A123
- nové** - regulátory **Z3-series** v součinnosti s Black Boxem zaznamenávají také skutečnou rychlost vašeho auta a jeho zrychlení → optimální vyladění pohonu a podvozku, naprosto jedinečná a bezkonkurenční vlastnost
- nové** - spolupracují s články **Nixx, Lipol / Li-Ion, A123**, případně **libovolnou jinou novou baterií** (univerzální nastavení), která v době vzniku regulátoru ještě vůbec nemusela existovat
- nové** - možnost redukce výkonu na zpátečku
- nové** - dva typy Race módů (nehlídá se proud ani napětí / nehlídá se jen proud)
- nové** - **pokud nechcete, nemusíte je vůbec programovat**, kdo si ale na druhou stranu chce vyladit pohonnou jednotku optimálně, má k dispozici podstatně více možností nastavení
- nové** - některé typy mohou pracovat i se senzorovými motory (značení **SE**)
- nové** - mohou měřit a hlídat i teplotu motoru (externí čidlo motoru nebo integrované čidlo u senzorových motorů), jen verze **SE** pro senzorové motory.

### Další přednosti:

- možnost snadného nastavení a modifikací celé řady parametrů a vlastností jak pomocí vysílače, tak pomocí PC a USBCOM++ nebo programovací kartičky UNICARD+. Nastavení probíhá přes samostatný konektor **ICS** – *není nutné vytažovat servokabel z přijímače.*
- **bezkonkurenční ochrana a management akumulátorů** Lipol/Lion (*zde to má zásadní důležitost*) i A123 a NiCd/NiMH
- možnost vyčtení důležitých údajů měřených během provozu regulátoru pomocí PC
- **velmi jemné rozběhy se senzorovými i s bezsenzorovými motory**
- **extrémně jemný krok plynu 1024 hodnot**
- jednosměrný, i obousměrný provoz
- extrémně výkonný **BEC** (spínaný „S BEC“), s nastavením **5V** a **6V**, proudy až **6A**
- možnost připojení brzdových světel
- standardně se vyrábí i verze s vypínačem (*v bezpečném zapojení, nehrozí vysazení*)
- lze volit z několika typů provedení a chlazení včetně aktivního chlazení a chlazení vodou
- lze volit provedení se zvýšenou odolností proti vodě a vlhkosti (značeno **WP**)

### Základní doporučení:

- **!!! Vodiče mezi baterií a regulátorem co nejvíce zkratíte (ne však pod 3 cm, zde již hrozí možnost odpájení vývodů od regulátoru) ! Čím větší výkon a čím „ostřejší“ je použitý motor, tím je tento požadavek důležitější !**
- pokud musíte prodloužit silové vodiče k bateriím (celková délka mezi regulátorem a baterií >20cm), je nutno připájet co nejbližší k regulátoru (na vodiče „+“ a „-“ regulátoru) přidavné kondenzátory (stejně jako jsou v regulátoru) v provedení „very low ESR“, 105°C s nejméně dvojnásobnou kapacitou než je použito v regulátoru. Prodlužování celkové délky vodičů mezi baterií a regulátorem nad 15 - 20 cm rozhodně nedoporučujeme pro proudy nad 80A.
- **!!! Používejte jen kvalitní a dobře dimenzované konektory !**, např. MP JET 1.8 – 2.5 – 3.5 – 5.5 – 6.0 mm, které jsou dimenzovány pro proudy až do 200 – 300A, jsou spolehlivé, **více viz článek „Vhodné konektory pro modely“**, ke stažení na našich stránkách [www](http://www.mgm-compro.cz).
- **!!! Dejte pozor na přetěžování motoru a jeho poškození, více viz článek „Skryté závady motorů“**, ke stažení na našich stránkách [www](http://www.mgm-compro.cz).
- **!!! Dejte pozor na intenzivní brzdění motorem, zvláště při použití baterie s napětím blízkým povolenému maximu, více viz článek „Destrukce regulátoru v důsledku brzdění motorem ...“**, ke stažení na našich stránkách [www](http://www.mgm-compro.cz).
- nezapomeňte na dobré chlazení regulátoru, zvláště pokud pracujete v blízkosti mezních parametrů nebo zvolte typy s externími chladiči (resp. i ventilátorem).
- jedním regulátorem nelze ovládat více než jeden motor.
- regulátor nemusíte nijak nastavovat, ale pokud chcete optimálně využít všech jeho možností, doporučujeme naprogramovat, viz kapitola „Programování“.

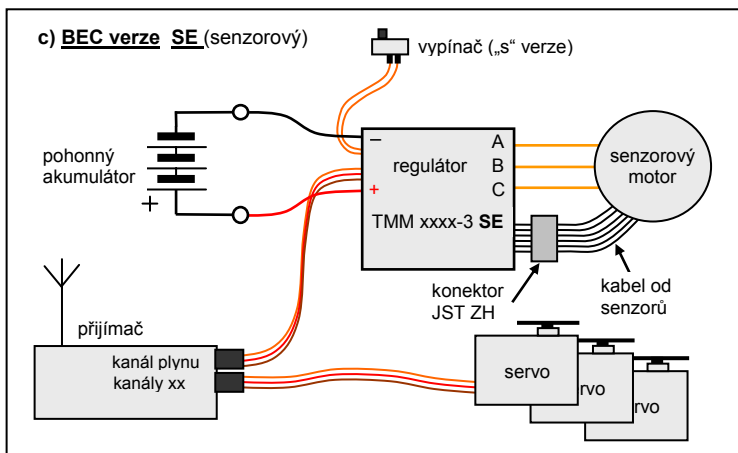
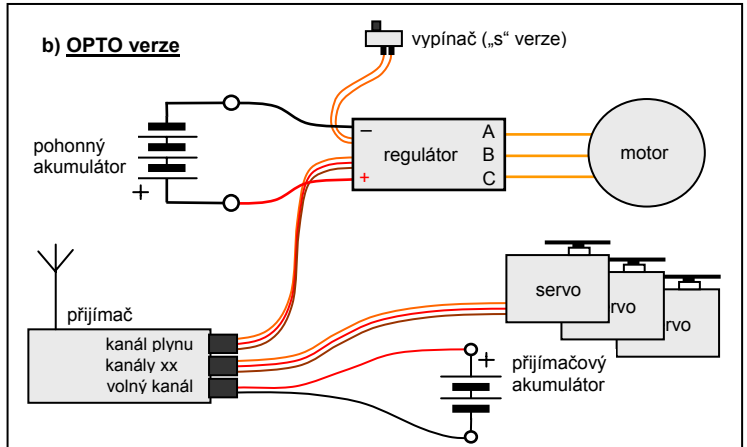
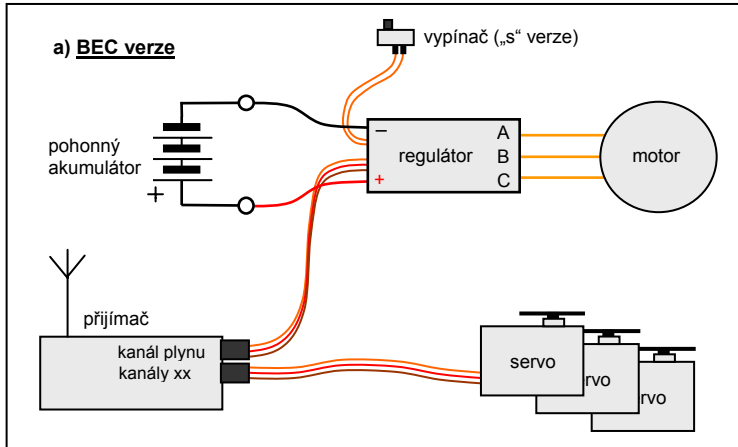
Pro správné dimenzování regulátoru doporučujeme změřit odebíraný proud (nejlépe klešťovým ampérmetrem – to ale může být u aut problém) z akumulátorů pro uvažovaný motor a převodový poměr. **Výhodné je využít měření prováděná regulátorem za jízdy a jejich zobrazení pomocí PC.** Nezapomeňte že přidáním i jednoho zubu na pastorku motoru významně zvyšujete odebírané proudy. S rychlejší nastavenou akcelerací proudy v rozběhové špičce velmi rychle rostou, a to až do mnohonásobku proudy v ustáleném stavu. Je nutno měřit s nejtvrďšími akumulátory, které chcete v této sestavě používat. Předjedete tak případným problémům s přetěžováním motoru, regulátoru a akumulátorů.

### Zapojení regulátoru:

- Na vývody regulátoru k akumulátorům připájejte protikusy konektů, jaké máte na vašich akumulátorech. V každém případě použijte pouze kvalitní zlacené typy. Doporučujeme konektory MP JET 1,8 – 2,5 – 3,5 – 5,5 – 6,0 mm, podle typu regulátoru a proudy. Konektory MP JET mají výhodu velmi malých přechodových odporů, malých rozměrů a velmi pevného spojení (nevysunou se samy, jako některé jiné typy). Doporučujeme dát na „-“ vývod regulátoru (*černý vodič*) dutinku, na „+“ vývod (*červený vodič*) kolíček.
- Ke všem regulátorům lze přímo připojit brzdová světla (nejsou součástí dodávky). Ta se rozsvítí, pokud auto brzdí (platí i pro automatickou brzdu v neutrálu). Světla jsou dostupná ve třech modifikacích – se dvěma vysoce svítivými LED (BL\_02A) a se čtyřmi vysoce svítivými LED (BL\_04A) nebo se čtyřmi vysoce svítivými AUTO LED (BL\_04B). Poslední jmenovaný typ má velmi široký vyzařovací (ozarovací) úhel.
- Přijímač a anténu umístěte co nejdál od motoru, regulátoru, akumulátorů a silových vodičů.
- **POZOR, přepólování na vývodech k akumulátoru má za následek spolehlivé zničení regulátoru !** (Poškození se však nemusí projevit bezprostředně, ale až v některém z následujících startů !)
- Vývody k motoru (*žluté vodiče, označené „A“, „B“, „C“*) nejlépe připájejte přímo na motor nebo použijte výše uvedené konektory. Pokud se rozhodnete pro konektory, tak na vývody regulátoru naletujte v tomto případě dutinku !  
**Zkrat těchto vodičů navzájem (při připojení akumulátoru) i zkrat těchto vodičů na napájecí napětí vede k poškození nebo zničení regulátoru !**
- Konektory po zapájení zaizolujte, např. teplem smrštitelnou hadičkou !
- **Použijte co nejkratší silové vodiče**; je to výhodné z hlediska jak snížení váhy, tak i snížení ztrát a případného rušení. Nezkračujte ale pod 3 cm – hrozí nebezpečí odpájení vodičů od regulátoru.
- Regulátor zapojte do přijímače na kanál plynu.
- Pokud se motor točí opačně než potřebujete, prohodte navzájem dva libovolné vývody k motoru nebo změňte v nastavení regulátoru.
- **Regulátor je nutno za provozu chladit proudícím vzduchem. Nebráňte přístupu chladičího vzduchu k regulátoru např. zabalením do molitanu.**
- Regulátor upozorňuje na přetížení akusticky (pípání motorem) i pomocí indikační LED.
- **Regulátor není dovoleno napájet z jiného zdroje (jako např. stabilizované síťové zdroje) než jsou povolené typy akumulátorů !!!**

- Vypínač regulátoru je zapojen tak, že nehrozí nebezpečí výpadku napětí BEC při případné poruše tohoto vypínače (bezpečné zapojení).
- Regulátor se zapne VYPNUTÍM vypínače (pouze regulátory „s“ verze s vypínačem) nebo připojením akumulátorů (verze bez vypínače).
- **NEVYPÍNEJTE** nebo **NEODPOJUJTE** od akumulátorů nebo od motoru, pokud se motor **JESTĚ TOČÍ** – můžete poškodit nebo zničit regulátor !!! To platí i pro samovolné odpojení konektoru jeho vysunutím za provozu, např. působením vibrací !!! Proto volte konektory velmi pečlivě. Doporučujeme konektory MP JET 2.5 - 3.5 - 5.5 - 6.0 nebo obdobné kvalitní ekvivalenty. **Nedoporučujeme konektory typu „banánek“ 4mm, byť zlacený ani konektory typu „Dean“ apod.**

### Zapojení regulátoru do palubní sítě:



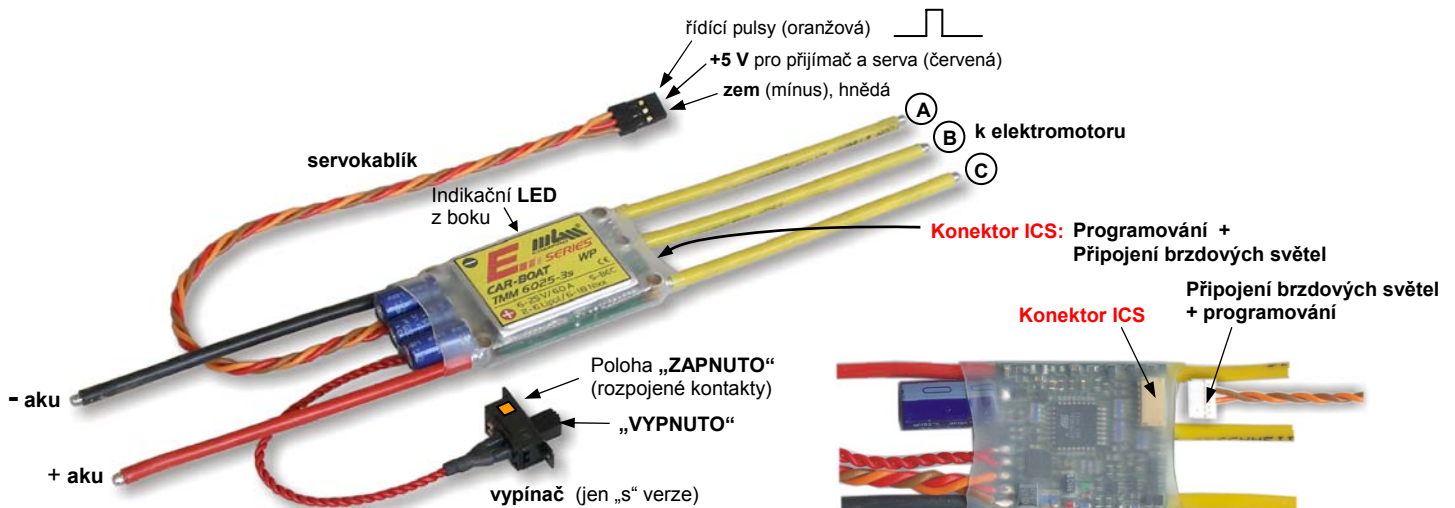
#### Pozn.:

#### (jen pro verze s BEC !!!)

Pokud chcete z jakýchkoliv důvodů použít pro napájení přijímače a serv jiný zdroj než BEC je nutno opatrně vyjmout prostřední dutinku servokonektoru a zaizolovat ji !



**U „OPTO“ verzí zásadně !!! NEODPOJOVAT !!!**



### BEZPEČNOSTNÍ OPATŘENÍ:

**Pokud model nepoužíváte, odpojte akumulátor !!! Model se zapojenými akumulátory nenechávejte bez dozoru !!! Pokud je regulátor připojen k akumulátorům, nepohybujte se v prostoru před modelem ! Točící se lodní šroub nebo neřízené auto jsou velmi nebezpečné !!! Nenabíjejte akumulátory pokud jsou připojeny k regulátoru ! Regulátor vypnutý jen vypínačem odebírá z akumulátoru malý proud.**

- **POZOR**, přepólování na vývodech k akumulátoru má za následek spolehlivé zničení regulátoru ! (To se přitom nemusí projevit bezprostředně, ale až v některé z následujících jízd). Zničený regulátor může následně způsobit poškození napájecích článků.
- Zkrat vodičů k motoru navzájem (při připojení akumulátoru) i zkrat těchto vodičů na napájecí vodiče vede k poškození nebo zničení regulátoru !
- Dbejte na dobrý stav motoru. Vadný nebo poškozený motor (mechanická poškození, zkraty vinutí apod.) může způsobit poškození nebo zničení regulátoru a následně i napájecích článků.
- Rozpojení konektorů k baterii nebo k motoru za provozu (točí-li se motor) zásluhou vadného nebo nevhodného konektoru vede k poškození nebo zničení regulátoru !

### 1) Update SW regulátoru (firmware):

Pokud potřebujete updatovat SW vašeho regulátoru na nejnovější dostupnou verzi, potřebujete modul **USBCOM++** verze 3.10 a více a propojovací kablík **CC\_03**. Dále se řiďte pokyny na našich [www.mgm-compro.cz](http://www.mgm-compro.cz). Do sekce update SW se dostanete stiskem tlačítka „**SW UPDATE**“ na hlavní liště.

## 2) Programování / vyčítání dat z regulátoru pomocí PC:

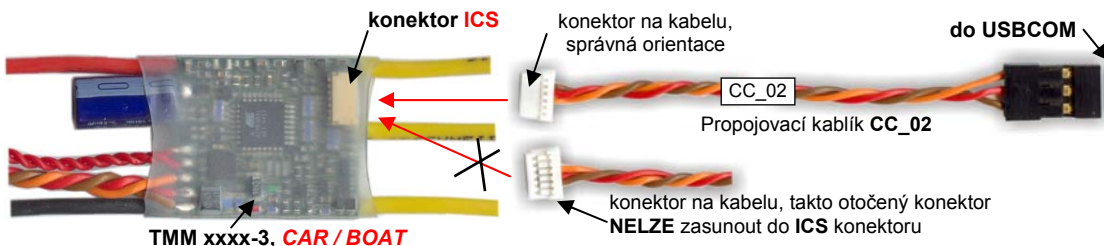
Pokud chcete programovat pomocí PC nebo vyčítat některé hodnoty z regulátoru, potřebujete na propojení regulátoru a vašeho PC modul **USBCOM++**, ovládací SW, který je dodávanou součástí komunikačního modulu i volně ke stažení na [www](http://www) a propojovací kablík **CC\_02**.

Programování pomocí PC vám usnadní a přehlední nastavování vašeho regulátoru. Vyčítání hodnot vám pomůže při určení optimálního dimenzování vašeho pohonu tak, abyste jednak využili výkonové a technické možnosti vašeho regulátoru / motoru / baterií a současně se vyhnuli přetěžování těchto komponent. Při programování regulátorů s BEC mějte vysílač zapnutý – po zapnutí regulátoru se nebudou cukat serva.

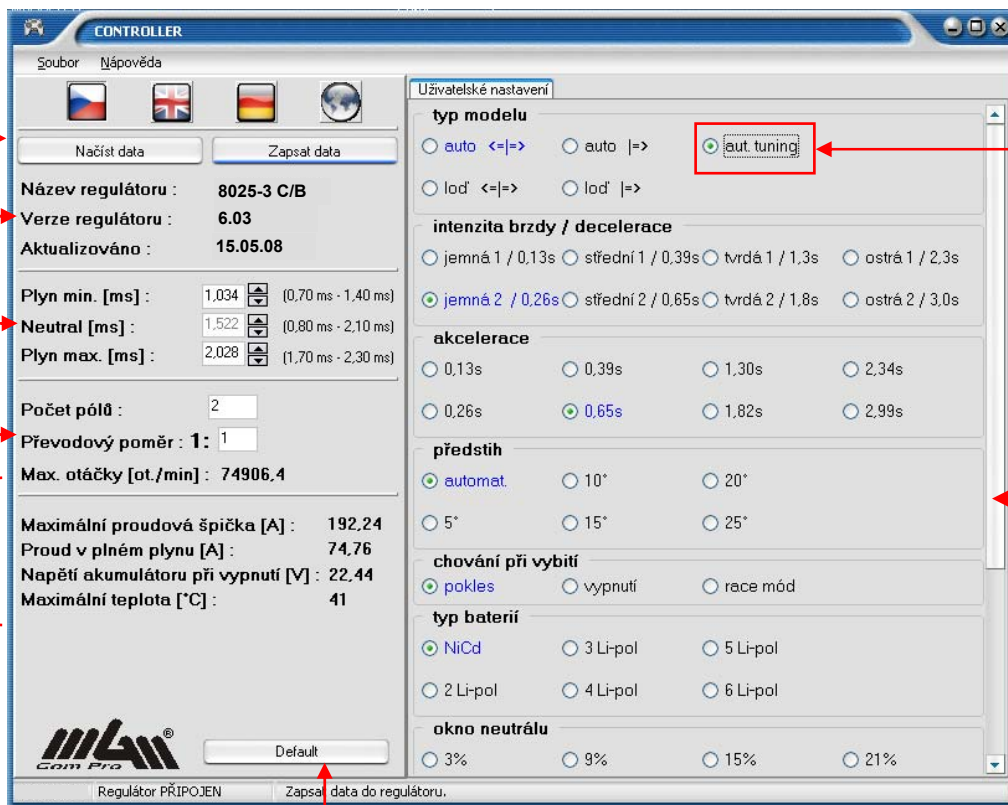
Pro instalaci, vyčítání dat z regulátoru a programování regulátoru se řiďte pokyny v manuálu příslušného komunikačního modulu **USBCOM++** a v manuálu „Programování s modulem **USBCOM++**“.

**Přehled vyčítaných dat z regulátoru:**  
(naměřených během poslední jízdy)

- maximální průměrný proud
- max. špičkový proud
- koncové napětí akumulátorů (při vypnutí regulátoru)
- max. teplota regulátoru
- pozice max. plyn vzad
- pozice neutrálu plynu
- pozice max. plyn vpřed
- max. otáčky motoru



**Ovládací okno v PC:**



Typ a verze regulátoru se načtou automaticky

min. (plný plyn vzad) a max. (plný plyn vpřed) poloha plynu + neutrální – načtení / změny hodnot

Nastavení počtu pólů motoru a převod. poměru převodovky

Oblast měřených hodnot

Pokud máte regulátor Z-series, můžete k němu připojit Black Box „BB\_03“ a ukládat data z jízdy. V tomto případě získáte hodnoty a grafy nejen proudů napětí otáček atd., ale i záznam skutečné rychlosti vašeho auta (tento údaj je pro lodě bezpředmětný). V zadávacích políčkách v levé části musíte navíc zadat průměr kola vašeho auta a také celkový převodový poměr. Dále se řiďte pokyny v manuálu k BB\_03.

Rychlé nastavení firemních parametrů

Zde se zobrazí parametry načtené z regulátoru + Zde se myší provádí změny parametrů

Nastavení „Motor Tuning“

Posun na další parametry skryté pod spodním okrajem

## 3) Programování s kartičkou UNICARD+:

Prakticky všechny parametry regulátoru můžete velmi snadno nastavit programovací kartičkou **UNICARD+**, (verze 3.00 nebo vyšší).

Vyberte si štítek „CAR – BOAT“ E-series nebo Z-series s označením „pro regulátory „SW ver. 6.00 a více“.

Propojení kartičky s regulátorem přes konektor **ICS** je provedeno kablíkem **CC\_02**, není nutno při každém programování odpojovat pracně regulátor od přijímače.

Při programování regulátorů s BEC mějte vysílač zapnutý – po zapnutí regulátoru se nebudou cukat serva.



Podrobnější pokyny naleznete v manuálu programovací kartičky a v manuálu „Programování s kartou UNICARD+“.

### Doporučený postup při programování kartičkou UNICARD+ nebo pomocí PC:

Pokud si nastavíte režim „Meze dle vysílače“ (abyste nemuseli po každém zapnutí regulátoru vytyčovat krajní meze), musíte regulátoru nastavit skutečné krajní polohy plynu vaší RC soupravy, tedy vysílače s přijímačem - to se nejjednodušeji provede tak, že začnete programovací proces z vysílače. Nemusíte vysílačem programovat žádné parametry, stačí jen vejít do programovacího módu – žlutou čarou vyznačený začátek programování, detaily viz kapitola 4) „Programování“ nebo „Rychlý start“.

#### 4) Programování regulátoru pomocí vysílače:

Pokud vám z jakéhokoli důvodu nevyhovuje základní firemní nastavení regulátoru, můžete změnit kterýkoliv z nastavitelných parametrů. Veškeré programování (nastavení) lze provést **také pomocí vysílače a přijímače**. Nic nemusíte rozpojovat nebo přepojovat.

##### Programování – VYSÍLAČE s NEUTRÁLEM plynu (s aretovanou střední polohou plynu):

🎵 krátký pip    🎵 dlouhý pííp

###### • Zapněte vysílač s plynem na maximum vpřed.

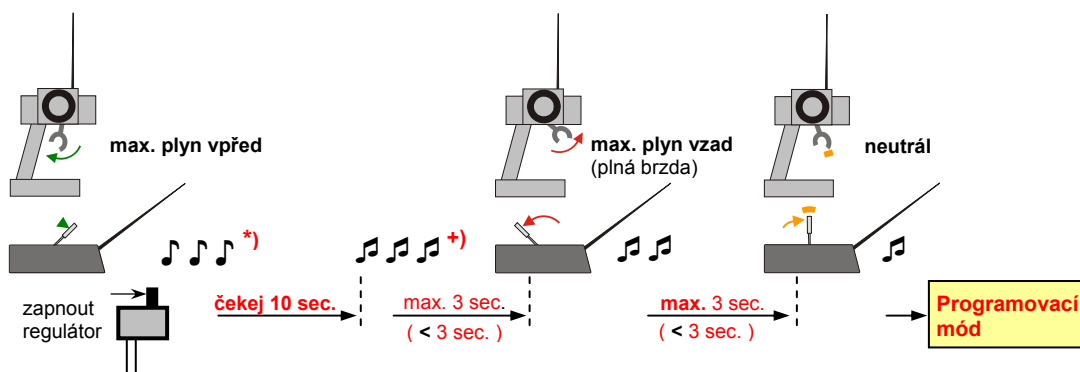
###### • Zapněte regulátor. Regulátor pípne motorem 3× krátce, po 10 sekundách pípne 3× dlouze. Nyní máte 3 sekundy čas na přesunutí plynu do polohy max. plyn vzad (=plná brzda).

*Pokud v tomto časovém limitu nestáhnete plyn, proces programování přejde na možnost firemního nastavení (viz dále) a následně bude ukončen a regulátor se po chvíli vypne. Jeho další činnost je možná až po vypnutí a opětovném zapnutí.*

Pokud v tomto časovém limitu 3 sec. plyn přesunete do polohy plný plyn vzad, regulátor pípne 2× dlouze. Přesuňte plyn do neutrálu opět do 3 sec., regulátor pípne 1× dlouze a jste **v programovacím módu**.

Nyní můžete začít programovat jednotlivé parametry postupem uvedeným dále, bez jakýchkoli časových omezení.

**Pokud by jste chtěli jen nastavit meze plynu (max. vpřed, max. vzad a neutrálu) podle vysílače pro režim „Meze dle vysílače“, můžete nyní regulátor vypnout, meze jsou již uloženy.**



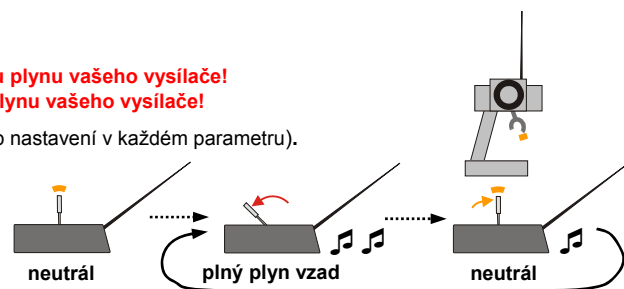
**\*) Pokud se zde ozve cokoli jiného než 3× krátké pípnutí, reverzujte výchylky kanálu plynu vašeho vysílače!**

**+) Pokud se po 10 sekundách neozve 3× dlouhé pípnutí, zvětšete výchylky kanálu plynu vašeho vysílače!**

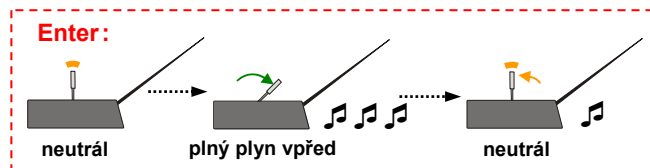
###### • Nastavení žádané „hodnoty“ parametru v programovacím módu (základní postup nastavení v každém parametru).

Výchozí poloha páky plynu je neutrálu. Páku plynu přesuňte do polohy „max. plyn vzad“, regulátor 2× pípne. Vraťte plyn do neutrálu, regulátor pípne 1×. Tento postup (max. plyn vzad – neutrálu) opakujte tolikrát, jaké hodnoty parametru - podle tabulky - chcete dosáhnout.

**Např.** pro nastavení hodnoty 3 v parametru „C“ (tj. Lipol články) opakujte postup (max. plyn vzad – neutrálu) 3×. Musíte samozřejmě být na tomto konkrétním parametru.



###### • Programování každého parametru ukončíte přesunutím páky plynu z neutrálu do polohy „plný plyn vpřed“ – regulátor 3× dlouze pípne. Návratem do neutrálu regulátor 1× dlouze pípne. **Tuto sekvenci označujeme jako „ENTER“**. Parametr je naprogramován na zvolenou hodnotu a je uložen. Automaticky se přitom přechází na další parametr, jehož hodnotu nastavíte opět podle předchozího odstavce. Tímto postupem nastavíte jeden po druhém všechny parametry.



###### • Po posledním programovaném parametru a vložení ENTER musíte regulátor vypnout, čímž je programování ukončeno.

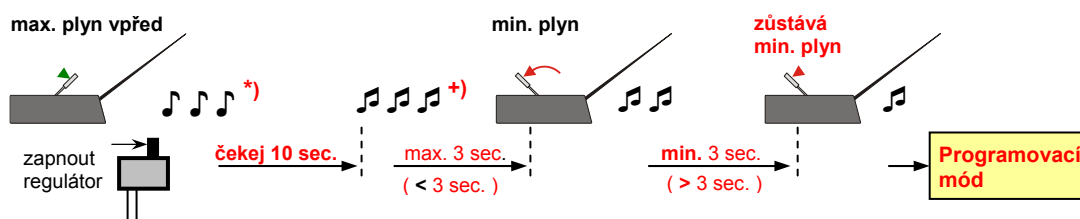
##### Programování – VYSÍLAČE bez NEUTRÁLU plynu (jen v režimu „jednosměrné lodě“):

###### • Zapněte vysílač s plynem na maximum.

###### • Zapněte regulátor. Regulátor pípne motorem 3× krátce, čeka 10 sekundách pípne 3× dlouze \*). Nyní máte 3 sekundy čas na stažení plynu do minima.

*Pokud v tomto časovém limitu nestáhnete plyn, proces programování přejde na možnost firemního nastavení (viz dále) a následně bude ukončen a regulátor se po chvíli vypne. Jeho další činnost je možná až po vypnutí a opětovném zapnutí.*

Pokud v tomto časovém limitu 3 sec. plyn stáhnete do polohy „minimální plyn“, regulátor 2× dlouze pípne. Počkejte **nejméně 3 sekundy**, regulátor pípne 1× dlouze a jste **v programovacím módu**. Nyní můžete začít programovat jednotlivé parametry postupem uvedeným dále, bez jakýchkoli časových omezení.



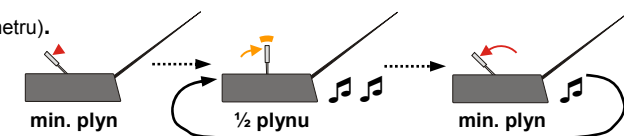
**Pokud by jste chtěli pouze nastavit meze plynu (min. a max.) podle vysílače pro režim „Meze dle vysílače“, můžete nyní regulátor vypnout, skutečně meze plynu vaší RC soupravy jsou již uloženy.**

**\*) Pokud se zde ozve cokoli jiného než 3× krátké pípnutí, reverzujte výchylky kanálu plynu vašeho vysílače!**

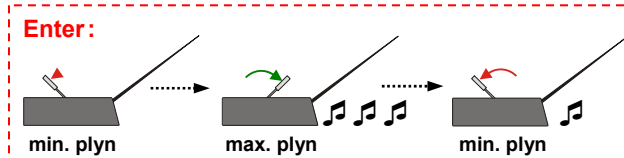
**+) Pokud se po 10 sekundách neozve 3× dlouhé pípnutí, zvětšete výchylky kanálu plynu vašeho vysílače!**

###### • Nastavení žádané „hodnoty“ parametru (základní postup nastavení v každém parametru).

Výchozí poloha páky plynu je minimální plyn. Plyn přesuňte do polohy přibližně „½ plynu“, (přibližně), 2× pípne motor. Vraťte plyn do polohy min. plyn, 1× pípne motor. Postup (½ plynu – minimum) opakujte tolikrát, jaké hodnoty parametru - podle tabulky - chcete dosáhnout. **Např.** pro nastavení hodnoty 3 parametru „C“ (tj. Lipol články) proveďte postup (½ plynu – minimum) celkem 3×. Musíte ovšem být na tomto konkrétním parametru.



###### • Programování každého parametru ukončíte přesunutím páky plynu z min. plynu do polohy „plný plyn“ – 3× dlouze pípne motor. Návratem k minimálnímu plynu 1× dlouze pípne motor (**tuto sekvenci označujeme jako „ENTER“**) - parametr je naprogramován na zvolenou hodnotu a je uložen. Automaticky se přitom přechází na další parametr, jehož hodnotu nastavíte opět podle předchozího odstavce. Tímto postupem nastavíte jeden po druhém všechny parametry.



###### • Po posledním programovaném parametru a vložení ENTER musíte regulátor vypnout, čímž je programování ukončeno.

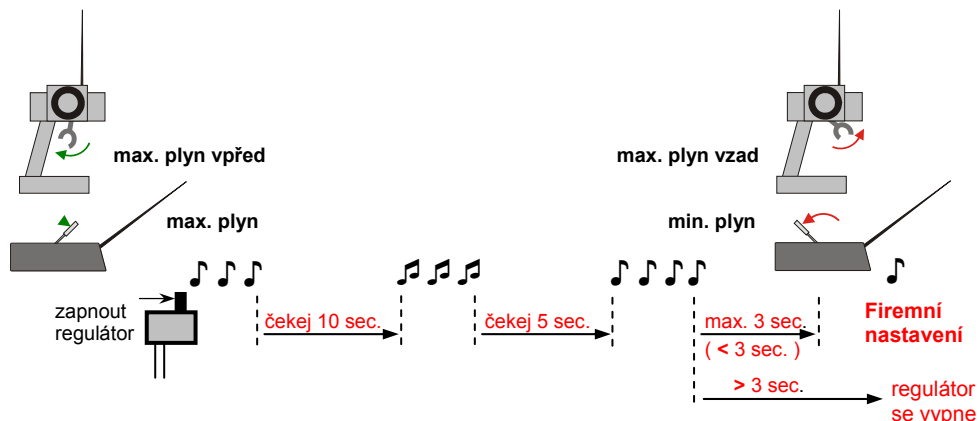
## 5) Poznámky k programování:

**Programování všech parametrů není povinné**, po kterémkoliv parametru, řádně zakončeném sekvencí „ENTER“, můžete regulátor vypnout. Následující parametry nebudou změněny, zatímco všechny předchozí budou zapamatovány.

**Pokud nechcete některý parametr měnit** (chcete zachovat jeho minulou hodnotu), dáte při jeho programování přímo „ENTER“. V parametru zůstane zachována původní hodnota a současně se přejde na programování následujícího parametru.

### Jednoduchý návrat k firemnímu nastavení:

regulátor zapněte při **plném plynu vpřed** (max. plyn pro vysílače bez neutrálu), jako by jste chtěli programovat. Regulátor 3× krátce pípne. Po 10 sekundách regulátor pípne 3× dlouze. **Nestáhněte však plyn, ale čekáte dále** asi 5 sekund na 4 krátká pípnutí. Pokud nyní (po těch 4 pípnutích) stáhněte plyn do polohy **max. plyn vzad** (minimální plyn pro vysílače bez neutrálu) během 3 sekund, regulátor pípne 1× a máte nastaveny **firemní parametry**. Pokud plyn nestáhněte, nic se v nastavení nezmění, regulátor již jen čeká na vypnutí.



Současně s pípáním regulátoru motorem bliká LED v regulátoru.

## Programovací tabulka regulátorů E3 a Z3 Car / Boat, verze 6.2x

Hodnota parametru → Parametr	0 (Enter)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
<b>A</b> Volba módu	další parametr	„CAR“ mód obousměrný ◀▶	„BOAT“ mód obousměrný ◀▶	CAR mód jednosměrný x▶	BOAT mód jednosměrný ▶	rezervo- váno	sensor +) motor tuning				
<b>B1</b> Počet článků *) (jednotky)	další parametr	0	1 čl.	2 čl.	3 čl.	4 čl.	5 čl.	6 čl.	7 čl.	8 čl.	9 čl.
<b>B2</b> + Počet článků (desítky článků)	další parametr	0	1 (= 10 čl.)	2 (= 20 čl.)							
<b>C</b> Typ článků (a jejich vypínací napětí)	další parametr	Automat 78%	Nixx (0,84V)	Li-xxx (3,20V)	A123 (2,50V)	UNI_1V	UNI_2V	UNI_3V	UNI_4V		
<b>D</b> Vypínací napětí UNI_xV +	další parametr	0,00 V	0,10 V	0,20 V	0,30 V	0,40 V	0,50 V	0,60 V	0,70 V	0,80 V	0,90 V
<b>E</b> Meze kniplu plynu	další parametr	Automatické meze	Meze podle vysílače								
<b>F</b> Brzda (auto)	další parametr	Bez brzdy	Jemná (1)	2	3	4	Střední (5)	6	7	8	Silná (9)
Zpomalování (loď)	další parametr	volnoběh	0,13 sec.	0,26 sec.	0,39 sec.	0,65 sec.	1,3 sec.	1,8 sec.	2,3 sec.	3,0 sec.	
<b>G</b> Rozběh (akcelerace) z 0 na 100%	další parametr	0,13 sec.	0,26 sec.	0,39 sec.	0,65 sec.	1,3 sec.	1,8 sec.	2,3 sec.	3,0 sec.		
<b>H</b> Automatická brzda v neutrálu (jen auto)	další parametr	NE	Jemná (1)	2	3	4	Střední (5)	6	7	8	Silná (9)
<b>I</b> Volnoběžka (jen auto)	další parametr	NE	ANO								
<b>J</b> Šířka oblasti neutrálu	další parametr	6%	9%	12%	15%	18%	21%	24%			
<b>K</b> Redukce výkonu pro zpátečku	další parametr	NE (=100%)	80%	60%	40%						
<b>L</b> Napětí BEC **)	další parametr	5V	6V								
<b>M</b> Chování při vybití aku	další parametr	Snižování výkonu	okamžité vypnutí	Race mode 1 vypnuta pojistka proud + napětí	Race mode 2 vypnuta jen pojistka proud						
<b>N</b> Časování motoru	další parametr	automatické	5°	10°	15°	20°					
<b>O</b> Reverz ot. motoru	další parametr	NE	--								
<b>P</b> Kmitočet PWM	další parametr	8 kHz	16 kHz	32 kHz							
<b>R</b> Typ motoru +) (jen SE verze)	další parametr	Brushless sensorless	Brushless senzorový								
<b>S</b> Teplota motoru max. +) (jen SE verze)	konec programování	NE	70°C	80°C	90°C	100°C	110°C	120°C	130°C	140°C	150°C

**Firemní nastavení** vyznačeno je tučným, podtrženým modrým písmem

\*) maximální počet Lipol článků pro konkrétní regulátor je dán technickými specifikacemi každého typu regulátoru (strana 10)

\*\*) tento parametr není u OPTO verzí regulátorů brán do úvahy – ať nastavíte cokoliv, nemá to vliv

+) parametr je dostupný jen u senzorových verzí regulátorů (značení SE)

## 6) Popis jednotlivých nastavitelných parametrů:

**Parametr A – mód:** volba „CAR“ módu pro auta, „BOAT“ módu pro lodě + „**Motor Tuning**“ (automatické vyladění sensorových motorů).

**Máte také možnost volit obousměrný nebo jednosměrný provoz.**

**CAR mode obousměrný [A1]:** Pokud auto stojí, pak přesunutím páky plynu z neutrálu na některou stranu se rozjíždí dopředu nebo dozadu. Pokud je již auto v pohybu, pak přesunutím páky plynu na opačnou stranu začínáte brzdít. Brzda je proporcionální, tzn. čím dále je páka plynu od neutrálu, tím je brzda intenzivnější. Intenzitu brzdy v max. výhybce můžete navíc nastavit v parametru „F“. Pokud brzdíte, tak i po zastavení auto stojí, nezačne se rozjíždět na druhou stranu. Pokud tedy brzdíte a chcete následně jít na druhou stranu, je nutno po zastavení dát plyn do neutrálu. Až potom se auto rozjede na opačnou stranu (po posunutí plynu z neutrálu do směru vzad / vpřed). Připojena brzdová světla se při brzdění rozsvěcují.

**BOAT mode obousměrný [A2]:** v tomto nastavení znamená parametr „F“ rychlost snižování otáček motoru z maxima do zastavení. Přechod z jednoho směru otáčení na opačný je okamžitý, s rychlostmi zpomalování a rozběhu nastavenými v parametrech „F“ a „G“, stačí přesunout plyn na opačnou stranu.

**Jednosměrný provoz (jen dopředu) [A3, A4]:** při přesunu plynu z neutrálu směrem dozadu se pouze brzdí a nepřechází se do opačného směru otáčení motoru.

**Motor Tuning [A6]:** tento režim slouží k optimalizaci řízení sensorových motorů (dostupné jen pro verze „SE“). Po nastavení a zapsání tohoto režimu (ať již z vysílače, PC nebo UNICARD) regulátor potvrdí přijetí tohoto režimu signálem „pip – pip – píííííííí“. Pohnutím kniplu plynu dopředu se motor automaticky roztáhne, provedou se potřebná měření a motor se zastaví. Motor musí být odpojen od převodovky (nejjednodušší sundání pastorek apod.).

**Parametr B – počet článků:** přímé nastavení počtu použitých článků pro Li-xxx, A123 a UNI\_xV. Musíte povinně provést nastavení parametru B1 i B2 (jednotky a desítky článků) – pro méně než 10 článků se B2 nastavuje „0“. Následně se automaticky přechází na parametr „C“. Pro volbu „Automat 78%“ a Nixx nemá tento parametr „C“ význam, nebere se do úvahy ať je nastaven jakýkoliv počet článků.

**Parametr C – typ článků:** lze vybrat buď některý z přednastavených článků, Nixx, Li-xxx nebo A123 (mají pevně předdefinované optimální vypínací napětí) pro které se parametr „D“ nebere do úvahy nebo si můžete zvolit „virtuální“ UNI\_xV článek se základním napětím 1V, 2V, 3V nebo 4V. S touto volbou velmi úzce souvisí další parametr „D“ – vypínací napětí. Tato volba umožní nastavit libovolné vypínací napětí pro jakékoli články, tzn. jak pro stávající články Nixx, A123, Lipol, tak i pro dnes ještě neexistující články s krokem 0,1V.

Rovněž lze zvolit „Automat 78%“. Při této volbě je vypínací napětí nastaveno na 78% hodnoty napětí akumulátoru v okamžiku zapnutí regulátoru. Výhodou je, že nemusíte nastavovat nic jiného, ani typ ani počet článků. Nevýhodou této volby je možnost přílišného vybití článků pokud zapínáte regulátor při již částečně vybitém akumulátoru.

**Parametr D – vypínací napětí:** umožňuje, v součinnosti s volbou UNI\_xV (parametr „C“), nastavit optimální vypínací napětí pro jakékoli články podle vašich potřeb. Pokud zvolíte některé z předdefinovaných článků (Nixx, A123, Lipol) v předesešém parametru (C), je k nim automaticky pevně přiřazeno optimální vypínací napětí. Při volbě UNI\_xV jsou však v parametru D k dispozici vypínací napětí (0,0 až 0,9V) která se přičtou k základnímu napětí UNI\_xV, můžete tedy nastavit vypínací napětí v rozsahu 1,0V až 4,9V, více na str. 12, odstavec „Vypínací napětí“. Při nastavení vyšší hodnoty vypínacího napětí máte jednak větší rezervy energie pro vypnutí motoru (výhodné pro věttroné a létání v termice), jednak významně snižujete možnost podbití nejslabšího článku v sadě.

**Parametr E – meze kniplu plynu:** lze volit buď automatické nastavení nebo nastavení podle vysílače s uložení krajních poloh a neutrálu.

– **Automatické nastavení** má výhodu v tom, že nemusíte nic nastavovat nebo programovat, ani když změníte nastavení vysílače (na kanálu plynu) nebo použijete jiný vysílač nebo přijímač. Nevýhodou je, že musíte po každém zapnutí regulátoru znovu vymezit krajní meze pohybem plynu vpřed a vzad, resp. min. a max. plyn, více viz kapitola „Rychlý Start“ na samostatných listech.

– **Nastavení krajních poloh podle vysílače** je dokonalejší, regulátor si jednu nastavenou mezu pamatuje, takže řízení je od počátku nastaveno na celou dráhu kniplu plynu vašeho vysílače / přijímače. Nevýhodou je, že při změně vysílače nebo změně nastavení výchylek plynu, při změně přijímače, musíte provést znovu nastavení krajních poloh, stačí k tomu ale jen „vejít“ do programovacího režimu pomocí vysílače a vypnout regulátor. Nemusíte programovat žádné parametry. Regulátor si takto zjistí skutečné krajní polohy vašeho vysílače a uloží si je, více viz kapitola „Rychlý Start“ na samostatných listech.

### Parametr F

– **brzda (auta):** umožňuje nastavit max. sílu proporcionální brzdy v max. výhybce kniplu (intenzitu brzdění) v 9 stupních + možnost nebrzdít (vhodné pro modely s mechanickou brzdou). Nastavte si dle vašich potřeb. Chcete-li automaticky brzdít i v neutrálu, nastavte parametr „H“.

– **zpomalování (lodě):** umožňuje nastavit deceleraci (rychlost zpomalování motoru) v 8 stupních. Uplatní se hlavně v případech, že přecházíte z plného plynu vpřed na plný plyn zpět (a naopak). Tzn. motor zpomaluje na nulu s nastavenou rychlostí a pak se rozbíhá na opačnou stranu s rychlostí nastavenou v parametru „G“, akcelerace. Nastavte si dle vašich potřeb.

**Parametr G – akcelerace:** umožňuje nastavit akceleraci (rychlost rozběhu motoru z 0 na 100% výkonu) v 8 stupních. Nastavte dle vašich potřeb. Čím rychlejší akceleraci nastavíte, tím větší bude proudová špička při rozjezdu (a naopak).

**Parametr H – automatická brzda v neutrálu (má smysl jen pro režim „auto“, v režimu „lod“ je parametr neúčinný):** Pokud potřebujete automaticky brzdít při přechodu plynu do neutrálu, můžete nastavit intenzitu brzdy v 9 stupních. Pokud si nepřejete brzdít v neutrálu, zvolíte možnost „NE“ (nebrzdít v neutrálu).

**Parametr I – volnoběžka (má smysl jen pro režim „auto“, v režimu „lod“ je parametr neúčinný):** Provoz bez zapnuté volnoběžky lze přirovnat k normálnímu autu se zařazenou rychlostí. Pokud uberete plyn, auto je brzděno motorem na hodnotu nové polohy plynu. Pokud přesunete páku plynu rychle do neutrálu, auto dojíždí setrvačností, jako byste v normálního auta vyřadili. Pokud je volnoběžka zapnutá, je při každém stažení plynu na nižší hodnotu (samozřejmě i do neutrálu) motor odpojen (a nebrzdí) až do doby než auto setrvačností zpomalí na rychlost odpovídající novému nastavení plynu. Pak je motor opět napájen. Je to vlastně elektronická obdoba mechanických volnoběžek. Tato elektronická obdoba však působí přímo na motor a tedy na všechny hnané nápravy. Provoz se zapnutou volnoběžkou je vhodný na silnici a závody, s vypnutou volnoběžkou do terénu. Nastavte dle vašich potřeb a zvyklostí.

**Parametr J – šířka oblasti neutrálu (má smysl jen pro vysílače s neutrálem):** je to rozpětí kniplu plynu, které je regulátorem vyhodnocováno jako „neutrál“. V této oblasti je motor zastaven. Regulátor se rovněž v této poloze kniplu plynu vrací do normálního provozu po vypnutí při přetížení. Příliš úzká oblast nemusí být spolehlivě vyhodnocena, příliš široká zase zužuje oblast plněulé regulace. U některých typů vysílačů dochází provozem k uvolňování uchycení potenciometru plynu, což má za následek různou polohu neutrálu při přechodu z „plynu vpřed“ a zase jinou z polohy „plynu vzad“. Tuto mechanickou závadu je nutno eliminovat buď nastavením podstatně větší hodnoty tohoto parametru nebo lépe však dotažením upevňovací matice tohoto potenciometru plynu.

**Parametr K – redukce výkonu pro „zpátečku“:** parametrem lze omezit maximální výkon motoru při jízdě vzad.

**Parametr L – napětí BEC:** Parametrem nastavíte velikost napětí BEC buď standardně 5V nebo vyšší hodnotu napětí 6V. Vyšší napětí může být výhodné pokud potřebujete větší sílu a rychlost serv. U OPTO verzí nemá nastavení tohoto parametru na nic vliv, ať nastavíte cokoliv.

**Parametr M – chování při vybití aku:** Tento parametr určuje, jak se regulátor bude chovat, když se napětí baterie dostane po vybití klívce do bodu, kdy regulátor začíná šetřit zbývající energií pro BEC. Můžete zvolit postupné snižování otáček nebo skokové vypnutí (s možností nového zapnutí stažením plynu do neutrálu). Záleží na zvyklostech pilota.

**Race mode 1:** zde dojde k vypnutí motoru až při poklesu napětí akumulátorů pod cca 3,5V (LV typy) nebo 5V (typy s BEC) nebo 8,5V (OPTO verze), nezáleží na počtu článků, jejich stavu, proudu atd. Po stažení plynu do neutrálu lze provoz opět obnovit. Tento mód je pro akumulátory dost drastický, zvláště pro větší počty článků !!! Proudová pojistka je odpojena (tzn. regulátor nekontroluje maximální proudy !!!), teplotní pojistka je přestavena na 105 °C. Na případné zničení regulátoru v tomto módu se nevztahuje záruka.

**Race mode 2:** je odpojena pouze proudová pojistka (tzn. regulátor nekontroluje maximální proudy !!!), teplotní pojistka je přestavena na 105 °C. Napětí článků je ale sledováno a regulátor vypíná dle nastavených vypínacích napětí (parametry B, C, D). Na případné zničení regulátoru v tomto módu se nevztahuje záruka.

**Parametr N – předstih (časování motoru):** zde máte možnost volby 5 hodnot předstihu. Šestá možnost je automaticky předstih. Doporučujeme ponechat právě tuto možnost – zaručuje optimální nastavení a maximální účinnost. Při pevných hodnotách předstihu můžete sice mírně zvýšit otáčky motoru nebo kroučící moment, ale vždy za cenu snížení účinnosti. Pokud potřebujete docílit vyšší otáčky, je výhodnější použít jiný motor nebo více článků, protože sníženou účinnost (zvětšením předstihu) již ničím nedoženete. Vysoká hodnota předstihu může v nevhodné kombinaci s některým motorem poškodit regulátor !

**Pro motory s velkou indukčností** (např. některé AXI nebo LRK nebo některé motory z CD mechanik) je nutno nastavit předstih na 5°, 10° nebo i 15°, automatické časování zde nemusí být optimální (ztrátu synchronizace snadno poznáte podle „škubání“ motoru při vyšších otáčkách a vyšších zátěžích).

**Parametr O – reverzace otáčení motoru:** parametr je neúčinný, reverzujete vzájemným prohozením dvou vodičů k motoru pokud se motor točí opačně než potřebujete

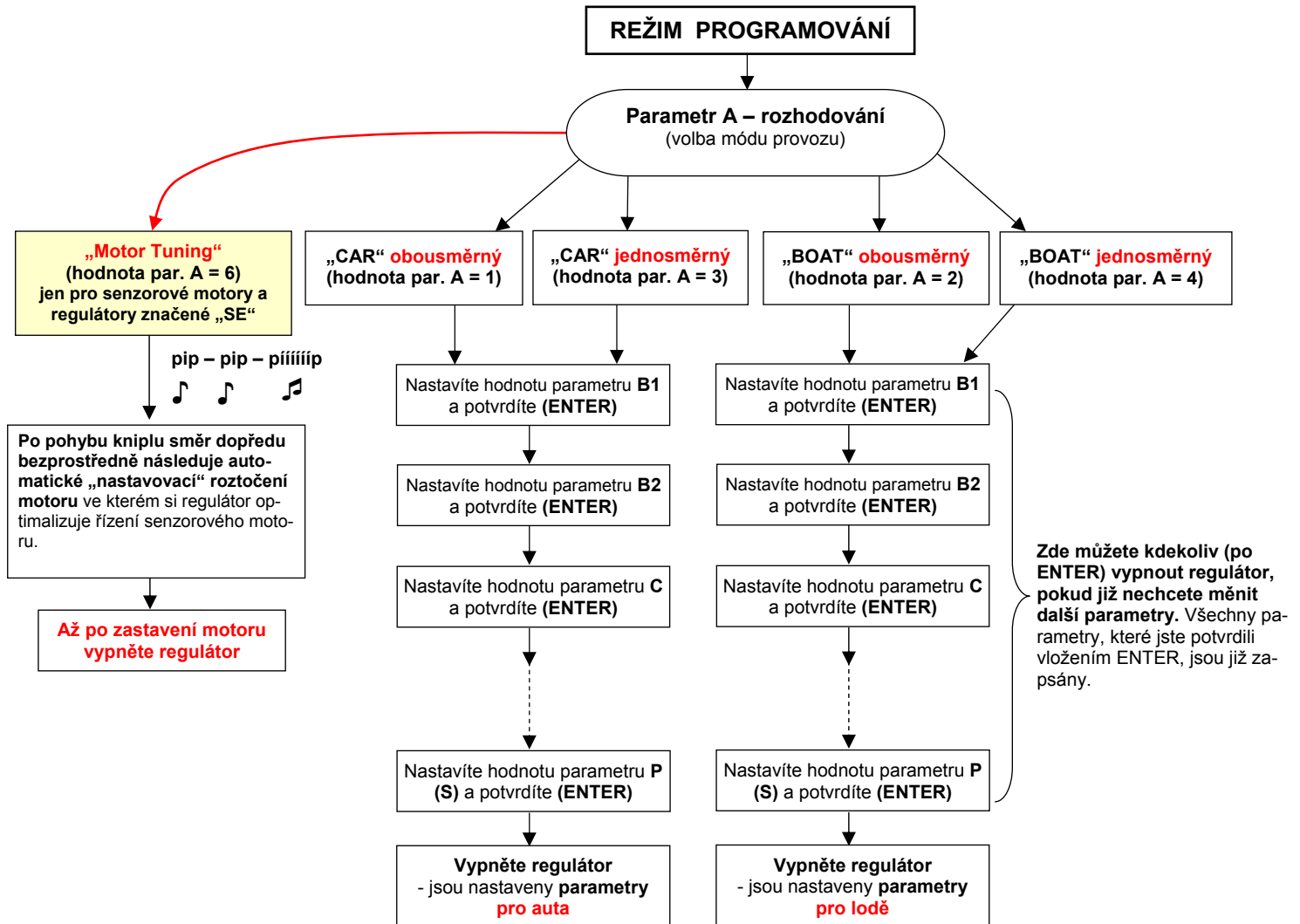
**Parametr P – kmitočet PWM:** parametrem nastavíte vhodný kmitočet řízení motoru (PWM). Pokud máte běžný motor, nastavte kmitočet 8 kHz. Pokud máte motor vyžadující vyšší kmitočet, nastavte odpovídající nejbližší možnost (např. motory Tango od Kontroniku 32 kHz apod.). Většinou se vždy v těchto případech jedná o tzv. bezzeleзовé motory. Použití nízkého kmitočtu pro motory vyžadující vysoký kmitočet (např. 8 kHz pro motory Tango) vede v naprosté většině případů k poškození regulátoru. Na tyto případy poškození regulátoru se záruka nevztahuje.

Vyšší kmitočet řízení motoru však současně vždy znamená vyšší spínací ztráty regulátoru, tzn. vyšší zahřívání regulátoru. Z toho plynou vyšší nároky na chlazení regulátoru, případně je nutno v těchto případech úměrně redukovat maximální výkon (proud) regulátoru.

**Parametr R – typ motoru:** lze zvolit sensorový nebo bezsensorový motor. Parametr je dostupný jen u regulátorů verzí „SE“, které umožňují provoz jak sensorových motorů, tak i bezsensorových. U ostatních verzí není parametr dostupný a programování končí parametrem „P“.

**Parametr S – teplota motoru:** lze zvolit maximální přípustnou teplotu motoru. Teplota je snímána senzorem zabudovaným přímo v motoru (sensorové motory) nebo externím čidlem umístěným vně motoru (pro bezsensorové motory). Parametr je dostupný pouze u verzí „SE“.

## PROGRAMOVÁNÍ regulátorů řady TMM xxxx – 3, CAR – BOAT, řada E3, řada Z3

**Chybová hlášení** (regulátor musíte vypnout, odstranit příčinu a znovu zapnout):

- pohyb páky plynu je na opačnou stranu, než je předpokládáno
- příliš malý rozdíl šířky řídicích pulsů – zvětšit velikost výchylek páky plynu na vysláči
- překročení krajních mezí řídicích pulsů (0,7 ms a 2,3 ms) – zmenšit velikost výchylek páky plynu na vysláči
- startování přehřátého regulátoru
- menší nebo větší počet článků, než je specifikováno
- proudovém přetížení  
(obnoví činnost po stažení plynu k nule, regulátor v tomto případě nemusíte vypínat)

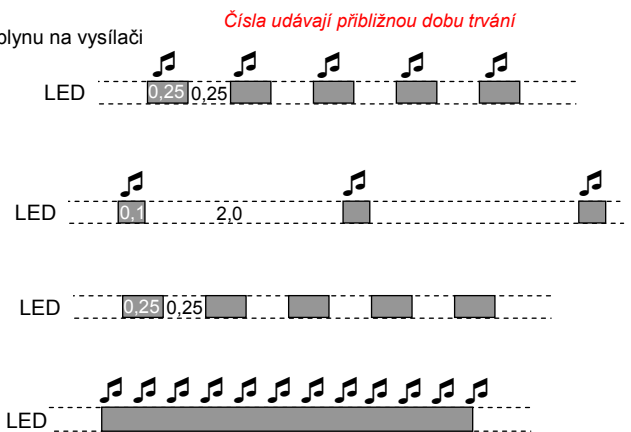
- dlouho trvající výpadek signálu
- **regulátor čeká na přesun plynu do polohy „NEUTRÁL“**  
(nebo „min. plyn“ pro vysláče bez neutrálu)

**motor je pro regulátor nevhodný nebo je napájen příliš velkým napětím nebo má zkrat nebo musíte nastavit vyšší kmitočet PWM** .....  
(bliká pouze LED, bez zvukové signalizace)

- trvalý beep po zapnutí – porušení data v EEPROM. Regulátor je nastaven do základního stavu (firemní nastavení).

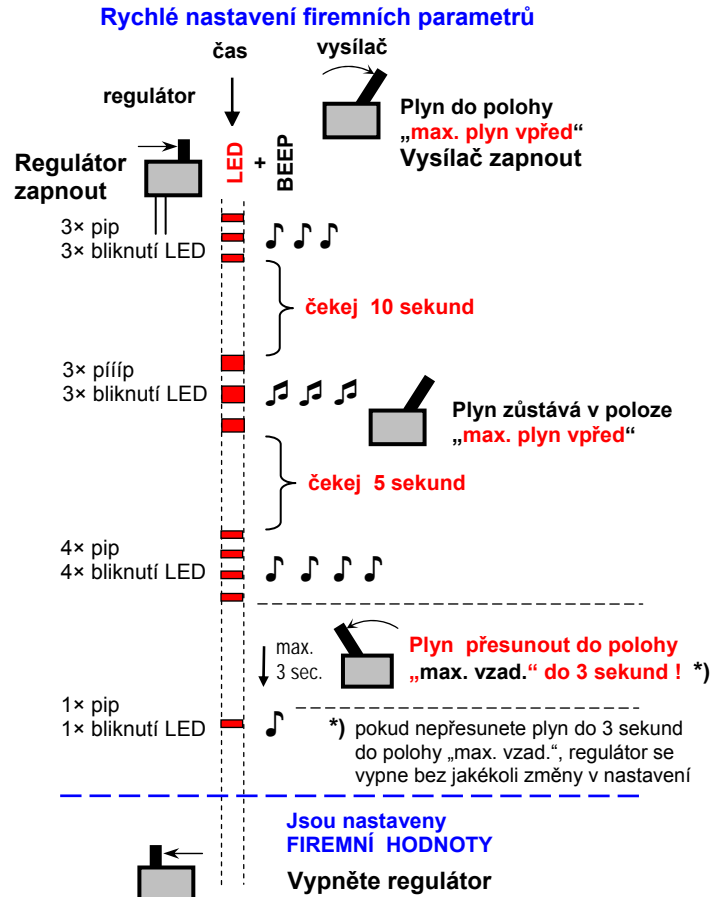
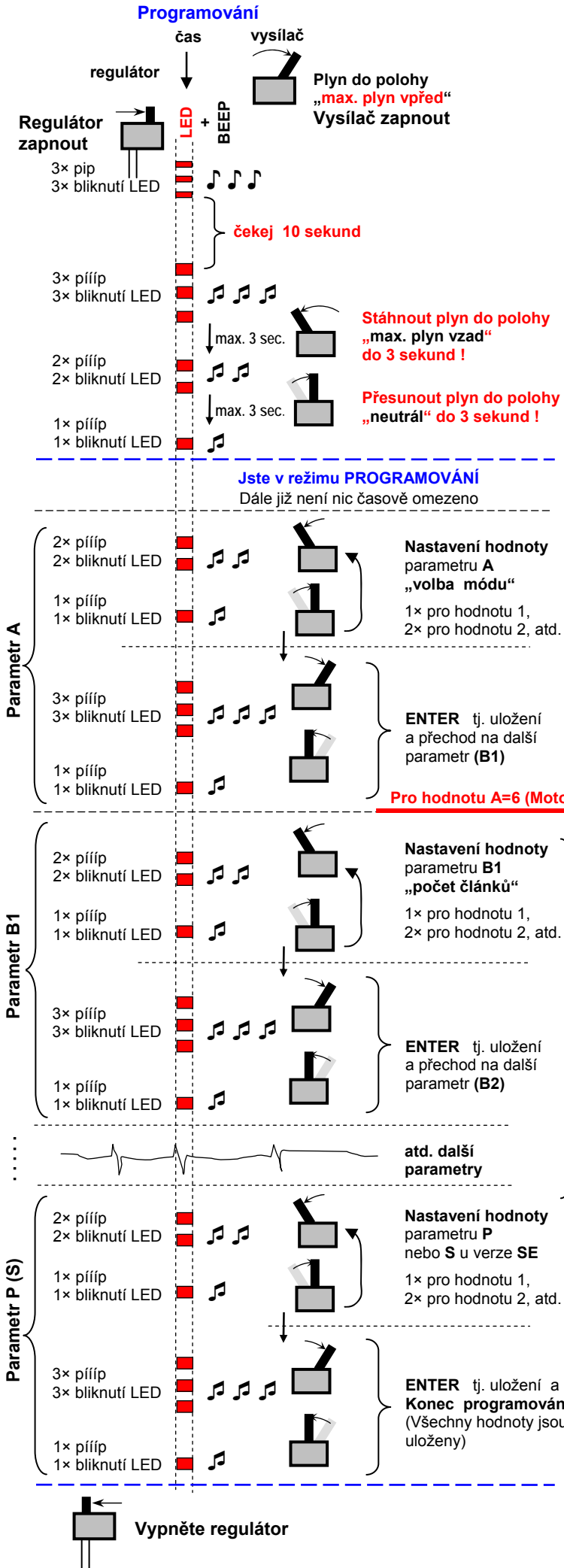
**Regulátor je nutno znovu naprogramovat !**

V případě opakování tohoto problému kontaktujte servis.

**V základním módu z výroby (firemní nastavení, default) je nastaveno:**

- |   |   |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- obousměrné auto</li> <li>- meze kniplu – automatické</li> <li>- typ článků – nespecifikováno, automat</li> <li>- automatické nastavení vypínacího napětí na 78% napětí při zapnutí (nerozlišuje se typ a počet článků)</li> <li>- brzda střední</li> <li>- automatická brzda v neutrálu ne</li> <li>- akcelerace 0,65 sec.</li> <li>- časování motoru automatické</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- volnoběžka ano</li> <li>- šířka neutrálu 15%</li> <li>- redukce výkonu na zpátečku 40%</li> <li>- napětí BEC 5V</li> <li>- chování při vybití „snižování výkonu“</li> <li>- reverz otáčení motoru ne</li> <li>- kmitočet PWM motoru 8 kHz</li> <li>- typ motoru bezkartáčový bezsenzorový</li> <li>- teplota motoru nehlídána</li> </ul> |
|---|---|

**VYSÍLAČE s NEUTRÁLEM plynu** (s aretovanou střední polohou plynu):

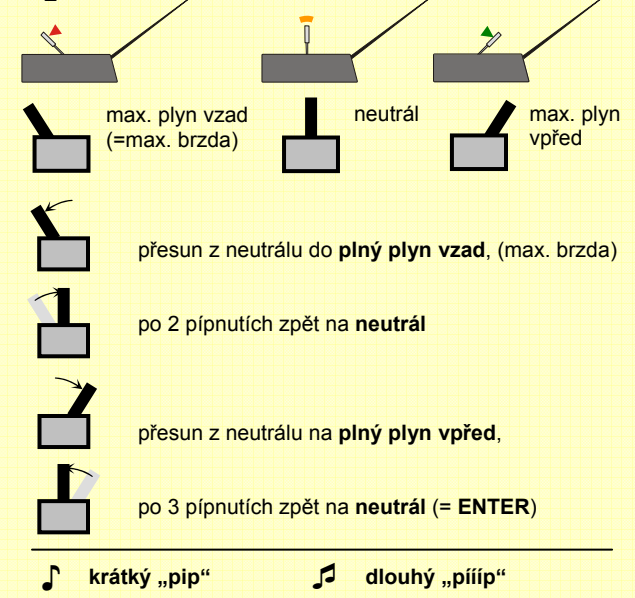


**Pohněte plynem dopředu**

Motor se automaticky rozběhne na 2 – 3 sec. a potom se zastaví. Regulátor si optimalizuje nastavení senzorů. Doporučujeme provádět bez pastorku na motoru nebo s motorem mimo model.

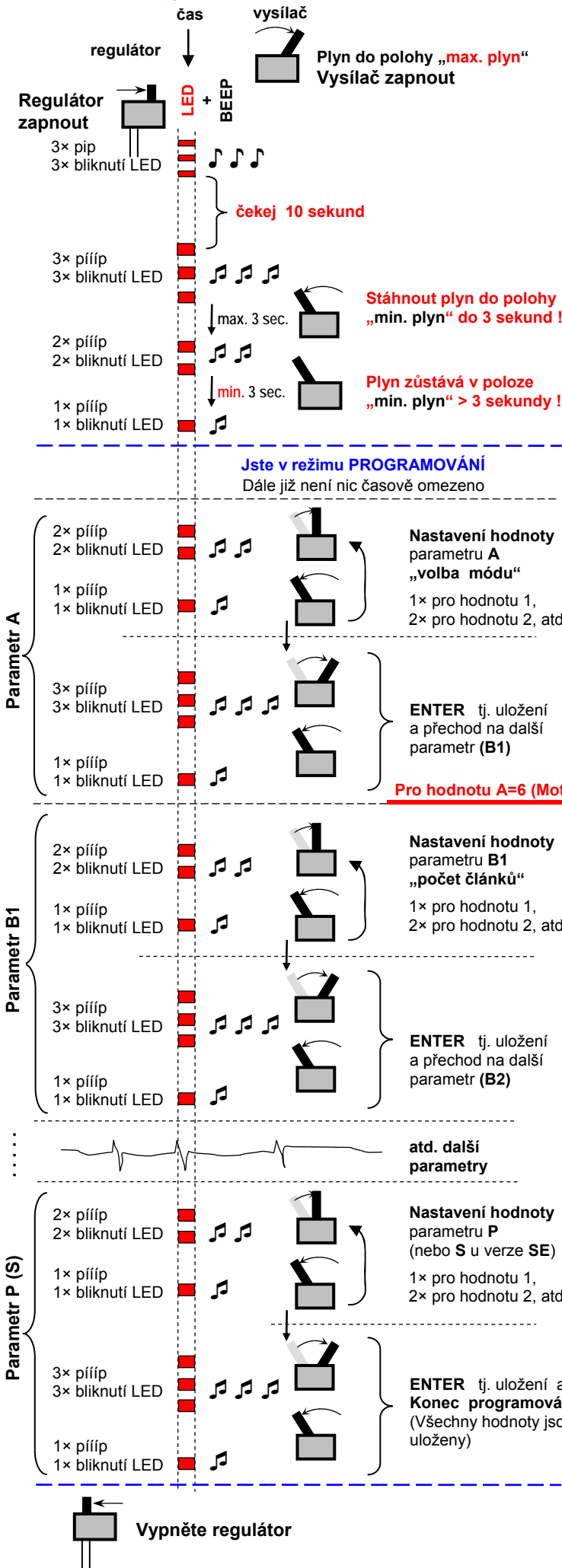
**Zde můžete kdekoli po vložení ENTER vypnout regulátor, pokud již nechcete měnit další parametry.**  
Všechny parametry, které jste potvrdili vložním ENTER, jsou již uloženy.

**Legenda:**

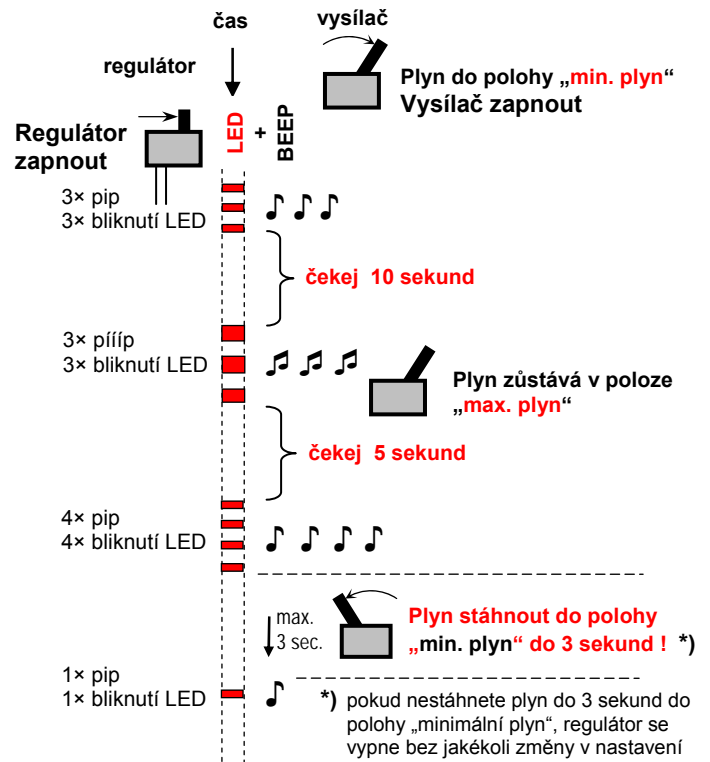


**VYSÍLAČE bez NEUTRÁLU plynu (jen v režimu „jednosměrné lodě“):**

**Programování**



**Rychlé nastavení firemních parametrů**



**Jsou nastaveny FIREMNÍ HODNOTY**  
**Vypněte regulátor**

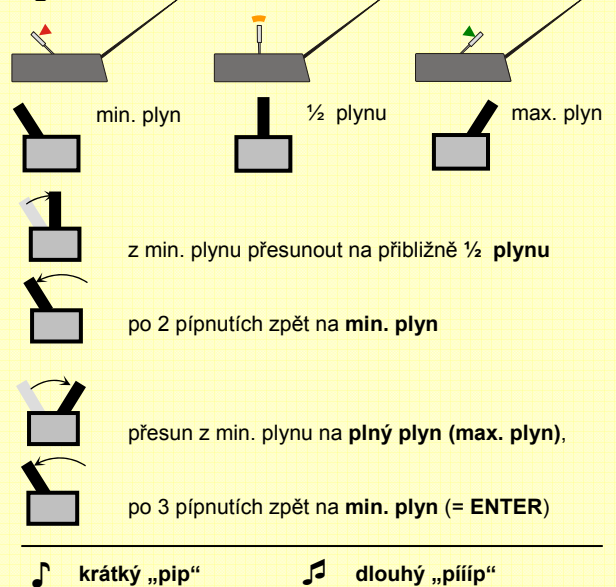


**Pohněte plynem dopředu**

Motor se automaticky rozběhne na 2 – 3 sec. a potom se zastaví. Regulátor si optimalizuje nastavení senzorů. Doporučujeme provádět bez pastorku na motoru nebo s motorem mimo model.

**Zde můžete kdekoliv po vložení ENTER vypnout regulátor, pokud již nechcete měnit další parametry.**  
Všechny parametry, které jste potvrdili vložím ENTER, jsou již uloženy.

**Legenda:**



## 8) Technická data:

Teplota prostředí:	0°C až 40°C	počet kroků řízení motoru:	1024 / plnou dráhu plynu
Řízení motoru:	PWM: 8, 16, 32 kHz	limit otáček pro 2 pólový motor:	200 000 ot./min
Řídicí signál:	kladné pulsy 1,5 ± 0,8 ms, perioda 10 až 30 ms + HRS modulace		
S BEC (spínaný BEC) :	5V / 6V, max. 6,0 A (zatížitelnost viz graf), vstupní napětí = 6 až 25,5V (mimo OPTO verze)		
Napájení:	výhradně pouze z akumulátorů: NiCd, NiMH, Li-Ion, Li-Pol, A123, případně olovených nebo jiných		
Vypínač:	všechny regulátory lze objednat s vypínačem (v bezpečném zapojení, závada či zničení vypínače neohroží model)		
Vhodné pro motory bezsenzorové –	Mega AC, Model Motors, MP JET, PJS, Überall model, Hacker, Kontronik, LRK, Plettenberg, Lehner, Neu, Align, apod.		
senzorové motory –	pro 2 až 30 pólové motory klasické koncepce (rotor uvnitř) i motory s rotačním pláštěm, tzv. oběžky (rotor vně). označené typy regulátorů lze objednat v provedení „Senzorový“, značeno SE (např. TMM 8025-3 C/B SE). K těmto regulátorům lze připojit buď bezsenzorové motory nebo senzory motory. V případě senzorych motorů pouze typy kompatibilní s doporučeními EFRA, (EFRA Handbook 2007), např. motory „Velocity x.xR Brushless Motor“ od firmy Novak, apod., více na další straně.		
Chladiče:	pro účinnější odvádění ztrátového výkonu (tepla) lze na přání montovat (z jedné nebo obou stran, dle typu regulátoru) vnější žebrované chladiče (tloušťka regulátoru vzroste o 3,6 mm (nebo 7,2 mm pro chladiče z obou stran), váha vzroste o 6 (12) gr.		
Ventilátory:	V případě nedostatečného proudu chladicího vzduchu lze použít chladiče s ventilátory (8.5 gr./ks), které podstatně zvýší jejich chladicí účinek – aktivní chlazení.		
Vodní chlazení:	pro použití v lodích s potřebou chlazení je dostupná i verze s chlazením vodou (jako u typů Race Boat).		
Hydro úprava:	voda a vlhkost se nesnáší s elektronikou. Pro podstatné zvýšení odolnosti regulátoru proti vlhkosti a vodě lze na přání nanést speciální ochranný povlak (značení WP). To však neznamená, že s touto úpravou je regulátor 100% odolný proti vlhkosti a vodě a nemůžete jej před těmito negativními vlivy chránit. <b>Ochrana se nevztahuje na slanou vodu !</b>		
Provedení CUBE:	tato varianta se vyrábí ve dvou modifikacích, obě mají chladiče, obě lze doplnit ventilátory pro aktivní chlazení:		
CUBE „C“ – vhodné pro proudy do 80A	pro připojení baterií a motoru jsou na regulátoru dutinky konektorů G3.5 (Schulze)		
CUBE „W“ – vhodné pro proudy do 120 - 160A	pro připojení baterií a motoru má regulátor vyvedeny kolmo nahoru vodiče 2.5 mm <sup>2</sup> nebo 4 mm <sup>2</sup> , dle typu		

## Regulátory pro větší výkony (HP):

E-series / Z-series TMM® xxxx-3	V 6.0x	6025-3	8025-3	12025-3	16025-3	28025-3	8017-3LV	16017-3LV
rozměry (bez externího kondenzátoru) [mm]:	50×31×12	50×31×12	50×31×12	50×31×17	50×31×17	50×31×21	50×31×12	50×31×17
rozměry (včetně ext. kondenzátoru) [mm]:	65×31×12	65×31×12	65×31×12	65×31×17	65×31×17	65×31×21	65×31×12	65×31×17
váha včetně silových vodičů:	46 g	46 g	46 g	61 g	61 g	103 g	46 g	61 g
váha bez silových vodičů:	31 g	31 g	31 g	35 g	35 g	65 g	31 g	35 g
napájecí napětí:	6 – 25.5 V	6 – 25.5 V	6 – 25.5 V	6 – 25.5 V	6 – 25.5 V	6 – 25.5 V	3.5 – 17 V	3.5 – 17 V
počet napájecích NiCd / NiMH článků:	6 – 18	6 – 18	6 – 18	6 – 18	6 – 18	6 – 18	4 – 12	4 – 12
počet napájecích Li-Ion / Li-Pol článků:	2 – 6	2 – 6	2 – 6	2 – 6	2 – 6	2 – 6	2 – 4	2 – 4
počet napájecích článků A123:	3 – 7	3 – 7	3 – 7	3 – 7	3 – 7	3 – 7	2 – 4	2 – 4
max. trvalý proud (při plném plynu):	60 A	80 A	80 A	120 A	160 A	280 A	80 A	160 A
špičkový proud po dobu max. 5 sekund:	75 A	100 A	100 A	150 A	200 A	340 A	100 A	200 A
odpor sepnutých FETů při 25 °C:	2×0,8 mΩ	2×0,7 mΩ	2×0,7 mΩ	2×0,4 mΩ	2×0,35 mΩ	2×0,18 mΩ	2×0,55mΩ	2×0,28 mΩ
provedení:	S BEC	S BEC	S BEC	S BEC	S BEC	S BEC	S BEC	S BEC
napětí S BEC:	5V / 6V	5V / 6V	5V / 6V	5V / 6V	5V / 6V	5V / 6V	5V / 6V	5V / 6V
průřez silových vodičů (k aku / k motoru): *)	2,5/2,5 mm <sup>2</sup>	2,5/2,5 mm <sup>2</sup>	2,5/2,5 mm <sup>2</sup>	4/4 mm <sup>2</sup>	6/4 mm <sup>2</sup>	6/4 mm <sup>2</sup>	2,5/2,5 mm <sup>2</sup>	4/4 mm <sup>2</sup>
servokabel s konektorem JR gold:	0,25 mm <sup>2</sup>	0,25 mm <sup>2</sup>	0,25 mm <sup>2</sup>	0,25 mm <sup>2</sup>	0,25 mm <sup>2</sup>	0,25 mm <sup>2</sup>	0,25 mm <sup>2</sup>	0,25 mm <sup>2</sup>
možnost práce se senzorymi motory pro:	verze SE	verze SE	verze SE	verze SE	verze SE	verze SE	verze SE	verze SE
zvýšená odolnost proti přetížení:	ano	ano	ano	ano	ano	ano	ano	ano
možnost přídavných chladičů:	ano	ano	ano	ano	ano	ano	ano	ano
možnost aktivního chlazení - ventilátor(y):	ano	ano	ano	ano	ano	ano	ano	ano

E-series / Z-series TMM® xxxx-3	V 6.0x	7035-3	14035-3	25035-3	6245-3	12545-3	10063-3
rozměry (bez externího kondenzátoru) [mm]:	50×31×12	50×31×17	50×31×22	50×31×17	50×31×22	50×31×22	50×31×22
rozměry (včetně externího kondenzátoru) [mm]:	80×31×12	80×31×17	80×31×22	65×31×22	80×31×17	80×31×22	80×31×22
váha včetně silových vodičů:	49 g	67 g	109 g	67 g	109 g	109 g	109 g
váha bez silových vodičů:	34 g	40 g	71 g	40 g	71 g	71 g	71 g
napájecí napětí:	9 – 35 V	9 – 35 V	9 – 35 V	9 – 35 V	9 – 45 V	9 – 45 V	9 – 63 V
počet napájecích NiCd / NiMH článků:	9 – 24	9 – 24	9 – 24	9 – 32	9 – 32	9 – 32	9 – 44
počet napájecích Li-Ion / Li-Pol článků:	3 – 8	3 – 8	3 – 8	3 – 10	3 – 10	3 – 10	3 – 15
počet napájecích článků A123:	4 – 9	4 – 9	4 – 9	4 – 9	4 – 12	4 – 12	4 – 17
max. trvalý proud (při plném plynu):	70 A	140 A	250 A	62 A	125 A	100 A	100 A
špičkový proud po dobu max. 5 sekund:	90 A	180 A	300 A	77 A	155 A	125 A	125 A
odpor sepnutých FETů při 25 °C:	2×1,1 mΩ	2×0,55 mΩ	2×0,28 mΩ	2×1,0 mΩ	2×0,50 mΩ	2×0,76 mΩ	2×0,76 mΩ
provedení:	OPTO	OPTO	OPTO	OPTO	OPTO	OPTO	OPTO
napětí BEC:	--	--	--	--	--	--	--
průřez silových vodičů (k aku / k motoru): *)	2,5/2,5 mm <sup>2</sup>	6/4 mm <sup>2</sup>	6/4 mm <sup>2</sup>	2,5/2,5 mm <sup>2</sup>	4/4 mm <sup>2</sup>	4/4 mm <sup>2</sup>	4/4 mm <sup>2</sup>
servokabel s konektorem JR gold:	0,25 mm <sup>2</sup>	0,25 mm <sup>2</sup>	0,25 mm <sup>2</sup>	0,25 mm <sup>2</sup>	0,25 mm <sup>2</sup>	0,25 mm <sup>2</sup>	0,25 mm <sup>2</sup>
možnost práce se senzorymi motory pro:	verze SE	verze SE	verze SE	verze SE	verze SE	verze SE	verze SE
zvýšená odolnost proti přetížení:	ano	ano	ano	ano	ano	ano	ano
možnost přídavných chladičů:	ano	ano	ano	ano	ano	ano	ano
možnost aktivního chlazení - ventilátor(y):	ano	ano	ano	ano	ano	ano	ano

\*) Pozn.: alternativně na přání i 2×2,5 mm<sup>2</sup> nebo 2×4,0 mm<sup>2</sup>

Vzhled a technická data mohou být změněny bez předchozího upozornění

**Značení:** TMM pppnn-3s, kde „ppp“ udává proud (2 – 3 číslice), „nn“ udává napětí (2 číslice), „s“ značí verzi s vypínačem**Příklad:** TMM 8035-3 80A, 35V, bez vypínače  
TMM 12545-3s 125A, 45V, s vypínačem**Pozn.:** Označení regulátorů je oproti staršímu značení pozměněno. Číslo udávající proud a počet Nixx článků je změněno na číslo udávající max. proud (první 2 až 3 číslice) a max. napětí (druhé 2 číslice). Vazba označení na počty Nixx článků dnes již ztratila smysl, jsou používány jak Nixx, tak i Lipol nebo A123, do budoucna to mohou být i jiné články (regulátory s tím již počítají), vazba označení typu regulátoru na napětí je tedy logičtější.**Doporučení:** Pokud využíváte regulátor pro proudy větší než zhruba polovina maximálních hodnot, doporučujeme intenzivnější chlazení proudem vzduchu nebo použitím chladičů (a resp. i aktivní chlazení ventilátory nebo vodní chlazení v případě lodí). Jednak zabráníte případnému přehřívání regulátoru, jednak získáte větší účinnost pohonné jednotky (chladnější regulátor má menší ztráty než horký).



## 9) Ochranné a bezpečnostní mechanismy regulátorů TMM®:

**Regulátory maskují rušení a výpadky signálu až do délky 1,5 sekundy.** Při delších výpadcích nebo rušení postupně omezují otáčky motoru. Při obnovení signálu regulátor plynule přejde na požadovaný výkon. Dlouhý výpadek signálu (nebo jeho nepřítomnost) je indikován akusticky motorem i pomocí LED. To lze využít např. při hledání ztraceného modelu.

**Motor se neroztočí,** pokud regulátor nemá korektní signál z přijímače (např. při vypnutém vysílači). Rovněž se neroztočí, dokud po zapnutí není knipl plynu v poloze „motor vypnut“, tedy v poloze neutrálu pro „pistolové“ typy vysílačů nebo „minimální plyn“ pro vysílače bez neutrálu.

**Teplotní pojistka regulátoru je nastavena na 90°C,** kdy omezí výkon na cca 60%. Po ochlazení (i za letu) se omezení výkonu vypne. Po zapnutí se kontroluje teplota 70°C, nad kterou regulátor nespustí. Nový start je možný až po ochlazení regulátoru pod tuto hodnotu.

**Proudové pojistky regulátoru** mají za úkol vypnout regulátor nebo omezit proudy při proudovém přetížení regulátoru. Nový start po vypnutí pojistky je možný až po stažení plynu do neutrálu (do polohy min. plyn pro vysílače bez neutrálu).

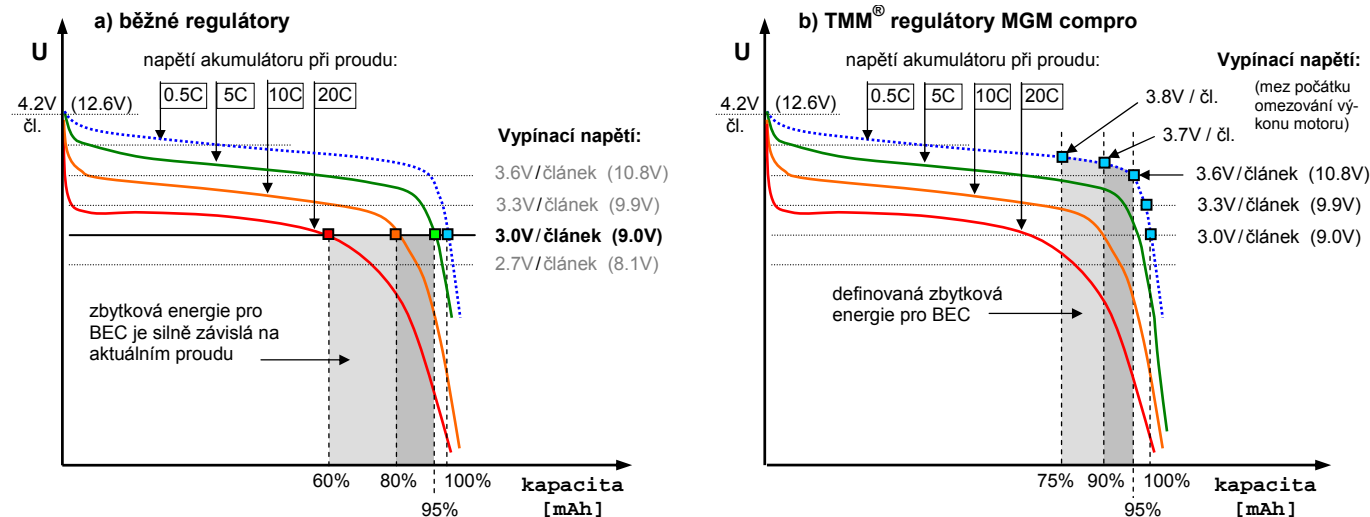
**Obvody hlídání napětí** se starají o správný okamžik odpojení motoru při vybití baterie tak, aby se jednak baterie příliš nevybila, jednak aby zůstalo dost energie pro serva i po vypnutí motoru při vybití baterie.

### Výhody použití těchto mechanismů u regulátorů TMM®:

- 1) díky působení automatické proudové pojistky (**ACF**) je značně omezena možnost proudového přetížení (a případnému poškození) jak regulátoru, tak i motoru nebo baterií v krizových situacích – regulátor odpojí motor.
- 2) použitý systém inteligentního omezování výkonu (**IPR**) neustále zajišťuje, pomocí měření napětí, proudů, stavu akumulátoru a výpočtů, optimální mez počátku plynulého omezování výkonu motoru (nebo okamžik vypnutí motoru, podle nastavení) tak, aby nebyly články akumulátoru extrémně vybity – což je mimořádně důležité zvláště pro Lipol akumulátory. To, mimo jiné, také významně omezuje možnost přepólování slabších článků (přepólování slabších článků se týká hlavně NiCd/NiMH akumulátorů).
- 3) tento systém však současně umožňuje, u regulátorů které mají BEC, **zachovat definovanou velikost energie pro BEC** (dokonalé **RPC**). To je extrémně významné u létajících modelů (nespadnete kvůli nedostatku energie pro přijímač a serva). Velikost této zbytkové energie se dá uživatelsky nastavit (nastavením vypínacího napětí).
- 4) působení systému automatického proudového omezení (**ACR**) nedovolí pokles napětí pro BEC ani při nadměrně velké proudové zátěži.

Při vypínání (omezování) motoru na pevné hranici u standardních regulátorů (**graf a**) nelze nijak stanovit množství energie pro BEC, které zůstává v regulátoru po vypnutí motoru. Je totiž velmi silně závislé na prouděch a vnitřních odporech baterie. Čím lepší (tvrdší) akumulátory máte a čím menší je okamžitý proud, tím méně energie (=čas) po vypnutí motoru regulátorem zůstává na přistání. A naopak, čím horší články máte a čím větší jsou okamžité proudy, tím více energie vám zbude – ale vůbec nevíte kolik energie.

Naproti tomu u regulátorů **TMM®** (**graf b**) je zbývající energie (po vypnutí motoru regulátorem) prakticky nezávislá na prouděch i na vnitřních odporech baterie a její velikost lze u některých typů regulátorů měnit podle potřeby (pro většinou větší atd.). Z hlediska délky chodu motoru jde většinou o zanedbatelnou energii, výkon motoru by tak jako tak velmi rychle klesal. Z hlediska napájení BEC je však tato energie velmi významná.



Běžné regulátory (určené i pro Lipol články) mají buď pevné vypínací napětí (např. 3 V/čl.) nebo se tato hodnota dá nastavit. Např. pro nastavenou hranici 3 V/čl. regulátor vypne nebo začne omezovat při dosažení této hranice, a to nezávisle na odebraném proudu. Tzn. **zbytková energie se výrazně mění podle momentálního proudového zatížení akumulátoru** (a rovněž podle vnitřního odporu akumulátoru) a to prakticky od 0 do 95% - záleží jen na zvolené napěťové hranici. Pro příklad grafu nahore a nastavenou vypínací hranici 3 V/článek vypne regulátor při proudovém odběru 20C již při vyčerpání 60% energie, zatímco při proudu 5C až při vyčerpání 95% energie. Pro hranici 3,3 V/čl. by regulátor vypnul při proudu 20C dokonce po vyčerpání pouhých několika procent energie, zatímco při proud 5C po vyčerpání cca 92% energie.

Regulátory **TMM®** řeší situaci jinak. Vypínací napětí je vždy přepočítáváno na „vnitřní“ napětí akumulátoru – je proto nezávislé jak na odebraném proudu, tak na vnitřním odporu akumulátoru. Tzn. **nastavená zbytková energie je vždy stejná a nezávisí na prouděch a vnitřních odporech akumulátorů**. Akumulátor se tedy vybití vždy stejně, ať odebíráte velké či malé proudy. Hodnota nastavené zbytkové energie je proto málo závislá na vlastnostech akumulátoru a vybíjecím proudu. Např. pro vypínací napětí 3,7 V/čl. regulátor vypne nebo začne omezovat vždy po vyčerpání cca 90% energie ať již bude odebíraný proud 20C nebo 5C. (Napětí akumulátoru po vypnutí proudu vždy stoupne na hodnotu blízkou křivce 0,5C – tato vybíjecí křivka je blízká „vnitřnímu“ napětí akumulátoru. Tato křivka dobře vyjadřuje stupeň vybití akumulátoru.)

### Vypínací napětí:

Díky výše popsaným mechanismům je vypínací napětí (vždy se myslí vypínací napětí / článek !) regulátorů **TMM®** nezávislé na velikosti odebraného proudu a na vnitřních odporech akumulátoru. Pro každý typ článků (parametr **C**) máte přednastavené vypínací napětí (A123 na 2,5V, Lipol na 3,2V, atd.). **Je zde rovněž univerzální možnost nastavení vypínacího napětí** jak pro existující typy, tak pro dnes ještě neexistující typy baterií. Podle minimálního (požadovaného vypínacího) napětí použitých článků zvolíte v parametru **C** typ **UNI\_1V**, **UNI\_2V** atd. až **UNI\_4V**, což je základní vypínací napětí 1V, 2V atd., až 4V. K tomuto napětí se ještě přičte hodnota zvolená v parametru **D**, která je v rozsahu 0,0V až 0,9V, což dává možnost nastavení vypínacího napětí od 1,00 až do 4,90V / článek. V případě nových akumulátorů s ještě větším napětím se dá základní hodnota **UNI\_xV** (dnes nejvíce **UNI\_4V**) libovolně rozšířit – stačí pak jen updatovat SW regulátoru přes internet.

Při volbě článků **Li-xxx**, **A123** nebo „**UNI\_xV**“ je nutno vždy zadat také počet použitých článků (parametr **B1** a **B2**) zapojených sériově !

Různá možná provedení regulátorů CAR-BOAT E-series a Z-series:

standardní provedení bez chladičů

verze s chladičem pro regulátory 6025-3, 8025-3, 8017-3LV, 7035-3

verze s chladičem pro regulátory s ventilátorem 6025-3, 8025-3, 8017-3LV, 7035-3

regulátory pro větší výkony se dvěma chladiči

regulátory pro větší výkony se dvěma chladiči a ventilátory

regulátory pro větší výkony se dvěma vodními chladiči

verze „CUBE-C“ pro regulátory do 80 – 120A

verze „CUBE-W“ pro regulátory do 120 – 160A

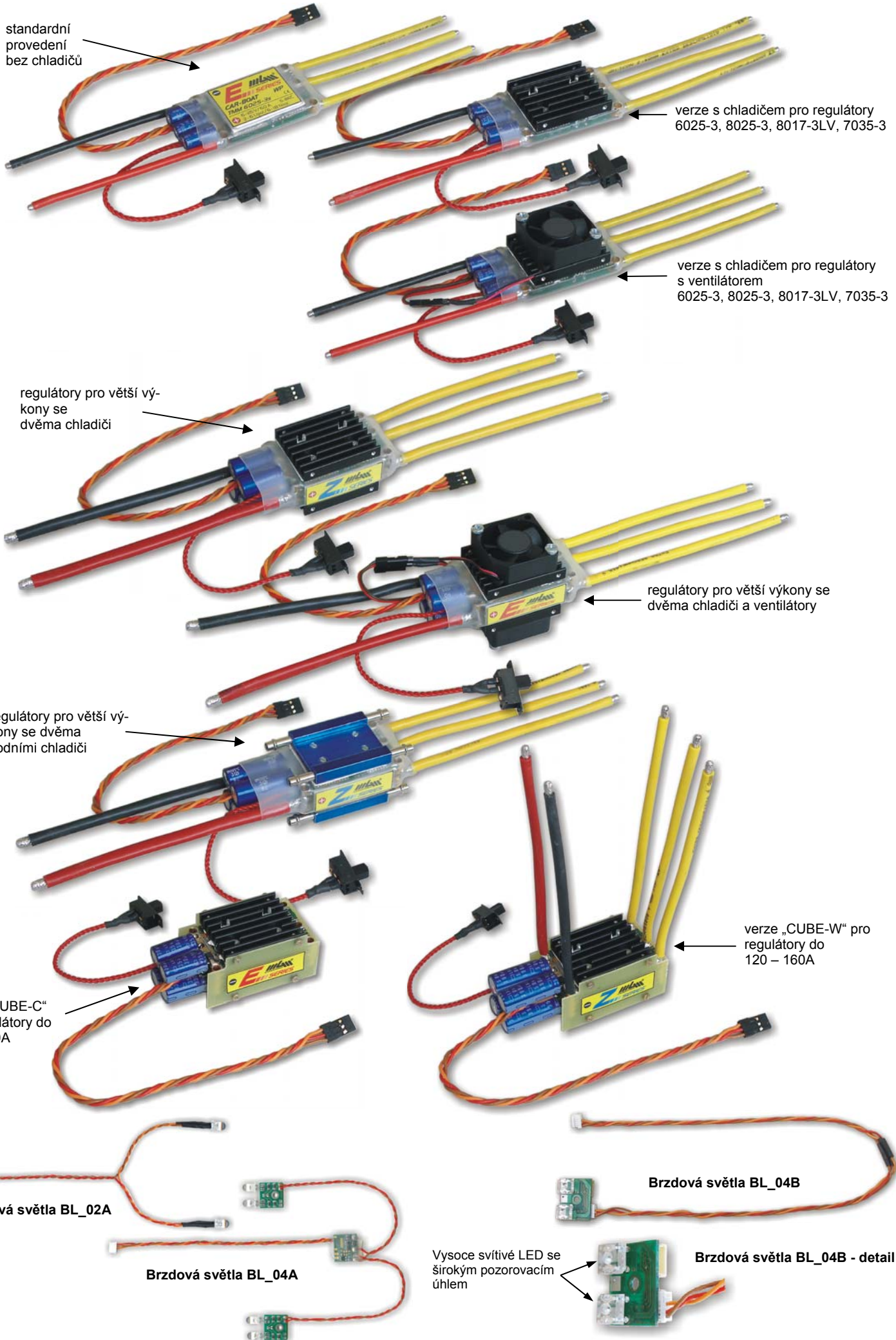
Brzdová světla BL\_02A

Brzdová světla BL\_04A

Brzdová světla BL\_04B

Vysoce svítivé LED se širokým pozorovacím úhlem

Brzdová světla BL\_04B - detail



**10) Příklady:****a) Nastavení pomocí vysílače s neutrálem: mód jednosměrné auto, 4 Lipol články s vypínáním na 3.40V, meze plynu dle vysílače, s jemnou brzdou v neutrálu, BEC 6+V, ostatní nastavení firemní**

- 1) Zapněte vysílač s plynem na maximum vpřed.
- 2) Zapněte regulátor. Regulátor 3× krátce pípne motorem a po 10 vteřinách 3× dlouze. Přesuňte plyn k maximu vzad, 2× dlouze pípne motor, přesuňte plyn do neutrálu, 1× dlouze pípne motor. Nyní jste v programovacím režimu, regulátor zná krajní polohy a neutrálu a budete programovat první parametr „A“ (viz tabulka). Pro jednosměrný mód auto potřebujete nastavit hodnotu 3 v tomto parametru [A=3].
- 3) Páku plynu přesuňte z neutrálu do polohy „plný plyn vzad (= plná brzda)“, 2× dlouze pípne motor. Vraťte plyn do neutrálu, 1× dlouze pípne motor. Postup (plný plyn vzad – neutrálu) opakujte tolikrát, jaké hodnoty parametru - podle tabulky - chcete dosáhnout. Pro nastavení **hodnoty 3** opakujte postup (plný plyn vzad – neutrálu) ještě **2×**.
- 4) Toto nastavení musíte potvrdit vložení „ENTER“. Přesuňte páku plynu z neutrálu do polohy „plný plyn vpřed“ – 3× dlouze pípne motor a zpět k neutrálu, 1× dlouze pípne motor - parametr je naprogramován na zvolenou hodnotu a je uložen. Máte nastaven mód „**jednosměrné auto**“. Automaticky se přechází na další parametr, tj. na parametr **B1**.
- 5) Nyní nastavíte 4 články: Páku plynu přesuňte z neutrálu do polohy „plný plyn dozadu (= plná brzda)“, 2× dlouze pípne motor. Vraťte plyn do neutrálu, 1× dlouze pípne motor. Postup (plný plyn vzad a – neutrálu) opakujte tolikrát, jaké hodnoty parametru - podle tabulky - chcete dosáhnout. Pro nastavení hodnoty 5 (= 4 články) opakujte postup (plný plyn vzad – neutrálu) ještě **4×**.
- 6) Toto nastavení musíte potvrdit vložení „ENTER“. Přesuňte páku plynu z neutrálu do polohy „plný plyn vpřed“ – 3× dlouze pípne motor a zpět k neutrálu, 1× dlouze pípne motor - parametr je naprogramován na zvolenou hodnotu a je uložen. Máte nastaveny „**4 články**“, [B1=5]. Automaticky se přechází na další parametr, tj. na parametr **B2**.
- 7) Tento parametr (B2) neměníme (žádné „desítky“ článků), takže dáme přímo „ENTER“. Přesuňte páku plynu z neutrálu do polohy „plný plyn vpřed“ – 3× dlouze pípne motor a zpět k neutrálu, 1× dlouze pípne motor - parametr **B2** je přeskočen a automaticky se přechází na další parametr, tj. na parametr **C**.
- 8) Musíme nastavit články „**UNI\_3V**“, tzn. hodnota parametru bude 7. Opět stejným postupem. Páku plynu přesuňte z neutrálu do polohy „plný plyn dozadu (= plná brzda)“, 2× dlouze pípne motor. Vraťte plyn do neutrálu, 1× dlouze pípne motor. Postup (plný plyn vzad – neutrálu) opakujte tolikrát, jaké hodnoty parametru - podle tabulky - chcete dosáhnout. Pro nastavení hodnoty 3 opakujte postup (plný plyn vzad – neutrálu) ještě **6×**.
- 9) Toto nastavení musíte potvrdit vložení „ENTER“. Přesuňte páku plynu z neutrálu do polohy „plný plyn vpřed“ – 3× dlouze pípne motor a zpět k neutrálu, 1× dlouze pípne motor - parametr je naprogramován na zvolenou hodnotu a je uložen. Máte nastaveny „**UNI\_3V**“, [C=7]. Automaticky se přechází na další parametr, tj. na parametr **D**, vypínací napětí.
- 10) Páku plynu přesuňte z neutrálu do polohy „plný plyn dozadu (= plná brzda)“, 2× dlouze pípne motor. Vraťte plyn do neutrálu, 1× dlouze pípne motor. Postup (plný plyn vzad – neutrálu) opakujte tolikrát, jaké hodnoty parametru - podle tabulky - chcete dosáhnout. Pro nastavení hodnoty 5 (vypínací napětí **0,4V**, tedy s dohromady s UNI\_3V je to **3,4V**) opakujte postup (plný plyn vzad – neutrálu) ještě **4×**.
- 11) Toto nastavení musíte opět potvrdit vložení „ENTER“. Přesuňte páku plynu z neutrálu do polohy „plný plyn vpřed“ – 3× dlouze pípne motor a zpět k neutrálu, 1× dlouze pípne motor - parametr je naprogramován na zvolenou hodnotu a je uložen. Máte nastaveno „**vypínací napětí 3.40V / článek**“, [D=5]. Automaticky se přechází na další parametr, tj. na parametr **E**, meze kniplu.
- 12) Páku plynu přesuňte z neutrálu do polohy „plný plyn dozadu (= plná brzda)“, 2× dlouze pípne motor. Vraťte plyn do neutrálu, 1× dlouze pípne motor. Postup (plný plyn vzad – neutrálu) opakujte tolikrát, jaké hodnoty parametru - podle tabulky - chcete dosáhnout. Pro nastavení hodnoty 2 (meze dle vysílače) opakujte postup (plný plyn vzad – neutrálu) ještě **1×**.
- 13) Toto nastavení musíte opět potvrdit vložení „ENTER“. Přesuňte páku plynu z neutrálu do polohy „plný plyn vpřed“ – 3× dlouze pípne motor a zpět k neutrálu, 1× dlouze pípne motor - parametr je naprogramován na zvolenou hodnotu a je uložen. Máte nastaveny „**meze dle vysílače**“, [E=2]. Automaticky se přechází na další parametr, tj. na parametr **F**, brzda.
- 14) Protože nechcete měnit ani nastavení brzdy (parametr F), ani rychlost rozběhu (parametr G), oba tyto parametry přeskočíte vložení „ENTER“. Přesuňte páku plynu z neutrálu do polohy „plný plyn vpřed“ – 3× dlouze pípne motor a zpět k neutrálu, 1× dlouze pípne motor - parametr **F** je přeskočen a automaticky se přechází na další parametr, tj. na parametr **G**.
- 15) Přesuňte opět páku plynu z neutrálu do polohy „plný plyn vpřed“ – 3× dlouze pípne motor a zpět k neutrálu, 1× dlouze pípne motor - parametr **G** je přeskočen a automaticky se přechází na další parametr, tj. na parametr **H**, brzda v neutrálu.
- 16) Páku plynu přesuňte z neutrálu do polohy „plný plyn dozadu (= plná brzda)“, 2× dlouze pípne motor. Vraťte plyn do neutrálu, 1× dlouze pípne motor. Postup (plný plyn vzad – neutrálu) opakujte tolikrát, jaké hodnoty parametru - podle tabulky - chcete dosáhnout. Pro nastavení hodnoty 2 (jemná brzda v neutrálu) opakujte postup (plný plyn vzad – neutrálu) ještě **1×**.
- 17) Toto nastavení musíte opět potvrdit vložení „ENTER“. Přesuňte páku plynu z neutrálu do polohy „plný plyn vpřed“ – 3× dlouze pípne motor a zpět k neutrálu, 1× dlouze pípne motor - parametr je naprogramován na zvolenou hodnotu a je uložen. Máte nastaveno „**jemnou brzdu v neutrálu**“, [H=2]. Automaticky se přechází na další parametr, tj. na parametr **I**.
- 18) Protože nechcete měnit parametry **I**, **J** ani **K**, tak tyto parametry přeskočíte vložení „ENTER“. Přesuňte páku plynu z neutrálu do polohy „plný plyn vpřed“ – 3× dlouze pípne motor a zpět k neutrálu, 1× dlouze pípne motor - parametr **I** je přeskočen a automaticky se přechází na další parametr, tj. na parametr **J**, který přeskočíte opět vložení ENTER stejným způsobem. Totéž pro parametr **K**, zase vložte pouze ENTER a parametr přeskočíte. Po přeskočení všech těchto tří parametrů jste nyní na parametru **L**.
- 19) Páku plynu přesuňte z neutrálu do polohy „plný plyn dozadu (= plná brzda)“, 2× dlouze pípne motor. Vraťte plyn do neutrálu, 1× dlouze pípne motor. Postup (plný plyn vzad – neutrálu) opakujte tolikrát, jaké hodnoty parametru - podle tabulky - chcete dosáhnout. Pro nastavení hodnoty 2 (BEC 6V) opakujte postup (plný plyn vzad – neutrálu) ještě **1×**.
- 20) Toto nastavení musíte opět potvrdit vložení „ENTER“. Přesuňte páku plynu z neutrálu do polohy „plný plyn vpřed“ – 3× dlouze pípne motor a zpět k neutrálu, 1× dlouze pípne motor - parametr je naprogramován na zvolenou hodnotu a je uložen. Máte nastaveno „**BEC 6V**“, [L=2]. Automaticky se přechází na další parametr, tj. na parametr **M**.
- 21) Protože ostatní parametry nechcete měnit, vypněte regulátor. Máte nastaveny všechny požadované parametry.

**b) Nastavení pomocí UNICARD+: mód jednosměrné auto, 4 Lipol články s vypínáním na 3.40V, meze plynu dle vysílače, s jemnou brzdou v neutrálu, BEC 6+V, ostatní nastavení firemní**

- 1) Zasuňte do **UNICARD+** patřičný programovací štítek (tzn. CAR / BOAT E3 nebo Z3, V6).
- 2) Nastavte na kartičce patřičné propojky ve všech parametrech, více viz manuál k UNICARD+. Propojte kartu s regulátorem (přes **ICS** konektor) kablíkem **CC\_02** a **zapněte regulátor** – zelená LED kartičky se rozblíká a po několika vteřinách zůstane svítit, máte naprogramovány všechny parametry.
- 3) Vypněte regulátor.
- 4) Pokud jste ještě nenastavovali skutečné meze plynu pomocí vysílače / přijímače, který teď používáte k tomuto modelu, musíte je nyní nastavit:
- 5) Zapněte vysílač s plynem na maximum vpřed.
- 6) Zapněte regulátor. Regulátor 3× krátce pípne motorem a po 10 vteřinách 3× dlouze. Přesuňte plyn k maximu vzad, 2× dlouze pípne motor, přesuňte plyn do neutrálu, 1× dlouze pípne motor. Nyní jste v programovacím režimu, regulátor zná krajní polohy a neutrálu.
- 7) Můžete vše vypnout, vše je nastaveno. Po opětovném zapnutí můžete jezdit.

**c) Nastavení pomocí PC: mód jednosměrné auto, 4 Lipol články s vypínáním na 3.40V, meze plynu dle vysílače, s jemnou brzdou v neutrálu, BEC 6+V, ostatní nastavení firemní**

- 1) Pokud máte regulátor s BEC, zapněte vysílač, plyn v neutrálu (opatření proti cukání serv). Pro OPTO regulátory nemusíte vysílač zapínat.
- 2) Spusťte program „**Controllor verze 1.2.xxx**“ nebo aktuální verzi (staženo z [www](http://www)).
- 3) Připojte **USBCOM++** do USB portu PC a také k regulátoru do konektoru **ICS** pomocí kablíku **CC\_02**. Nastavte myší všechny parametry dle vašich požadavků a stiskněte tlačítko „Zapsat Data“. Po provedení operace nastavení regulátor naprogramován dle vašich požadavků.
- 4) Vypněte regulátor.
- 5) Pokud jste ještě nenastavovali skutečné meze plynu pomocí vysílače / přijímače, který teď používáte k tomuto modelu, musíte je nyní nastavit:
- 6) Zapněte vysílač s plynem na maximum vpřed.
- 7) Zapněte regulátor. Regulátor 3× krátce pípne motorem a po 10 vteřinách 3× dlouze. Přesuňte plyn k maximu vzad, 2× dlouze pípne motor, přesuňte plyn do neutrálu, 1× dlouze pípne motor. Nyní jste v programovacím režimu, regulátor zná krajní polohy a neutrálu.
- 8) Můžete vše vypnout, vše je nastaveno. Po opětovném zapnutí můžete jezdit.

## I. RYCHLÝ START v režimu „Automatické meze“ pro VYSÍLAČE s NEUTRÁLEM plynu (s aretovanou střední polohou plynu)

Regulátor je z výroby připraven (firemní nastavení) k provozu v režimu „obousměrné auto“ a vše podstatné je nastaveno.

**Nic nemusíte programovat.**

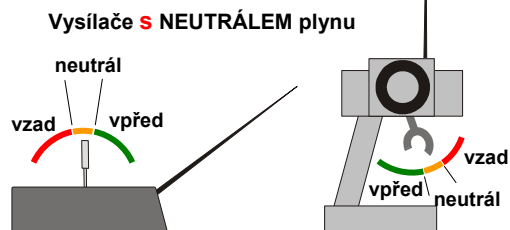
Chcete-li provozovat regulátor v režimu „lod“, nebo „jednosměrné auto“, musíte tento režim nastavit – viz část „Programování“. Chcete-li měnit parametry regulátory, přečtěte si kapitulu „Programování“.

Připájejte na vývody regulátoru k baterii (červený a černý vodič) vhodné konektory.

Celková délka vodičů mezi baterií a regulátorem by měla být co nejkratší.

Žluté vývody k motoru buď připájejte nebo také opatřete vhodnými konektory.

Servokabličky zapojte do přijímače na kanál plynu.



**Pokud chcete využít všechny možnosti regulátoru, přečtěte si prosím i návod.**

**Start v režimu „Automatické meze“ (firemní nastavení):**

- 1a) zapnete vysílač s plynem v poloze „motor vypnut“ (=neutrál).
- 1b) zapnete regulátor připojením k **plně nabitě baterii**, u typů s vypínačem i zapnutím vypínače (= rozpojením kontaktů vypínače). **NEPŘEPŮLOVAT!**  
Máte-li OPTO verzi regulátoru, nezapomeňte rovněž připojit přijímačovou baterii!
- 1c) regulátor 1× pípne krátce

2a) přesuňte plyn do polohy „maximální plyn vpřed“

2b) regulátor 3× pípne krátce

3a) přesuňte plyn do polohy „maximální plyn vzad“ (plná brzda)

3b) regulátor 2× pípne krátce

4a) přesuňte plyn do polohy „NEUTRÁL“

4b) regulátor zahraje „znělku“ nebo 1× pípne krátce \*)

\*) V základním (firemním) nastavení je zapnuto

„Automatické vypínací napětí“, regulátor proto zahraje „znělku“.

Pokud si nastavíte konkrétní typ článků, regulátor pouze 1× krátce pípne.

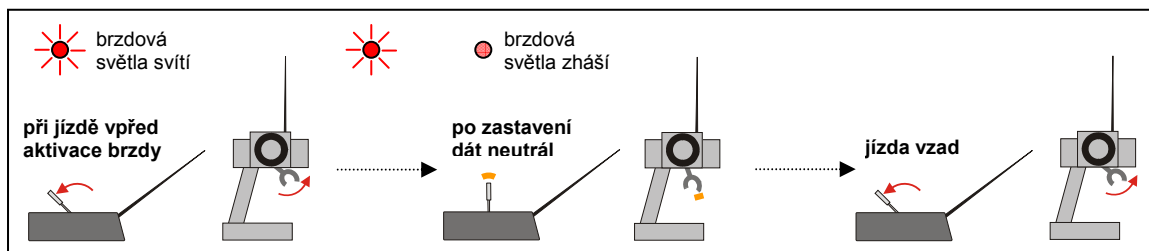
5) Regulátor nevypínejte, můžete začít jezdit.

(pokud nechcete po každém zapnutí regulátoru dělat výše popsané nastavení mezí, nastavte si v programování (vysílačem, kartou nebo přes PC) místo režimu „Automatické meze“ režim „Meze dle vysílače“ a jedenkrát si nastavte meze vašeho vysílače – viz další strana nebo kapitola Programování)

6) Posunutím plynu směrem k max. plynu vpřed (postupně až na plný plyn) roztáčíte motor a rozjíždíte model vpřed.

7a) Posunutím plynu směrem k max. plynu vzad roztáčíte motor a rozjíždíte model vzad.

7b) Jestli však již auto jede vpřed, bude aktivována brzda (rozsvěčují se brzdová světla, pokud jsou připojena), jejíž intenzitu můžete proporcionálně řídit. Aby jste mohli couvat, je nutno auto brzděním nejprve zastavit, dát plyn do neutrálu (až nyní zhasnou brzdová světla, pokud jsou připojena) a pak teprve můžete couvat.



**Pozn. 1:** Při nastavení „jednosměrný režim“, nedejdo v bodech 7a) a 7b) k jízdě vzad ale jen k brzdění.

**Pozn. 2:** Jestli máte nastaven režim „lod“, bod 7b) je bezpředmětný – motor plynule přechází ze směru vpřed na směr vzad (a naopak), žádná brzda!

**Pozn. 3:** Pokud se motor točí na opačnou stranu než potřebujete (tzn. při posunu plynu do polohy vpřed jede model vzad), prohodte navzájem libovolné dva žluté vodiče k motoru (pro tuto operaci regulátor vypněte a odpojte od baterie) nebo změňte nastavení směru otáčení v regulátoru, parametr „O“ (kartičkou, počítačem nebo vysílačem), podle toho, co vám připadá jednodušší.

### BEZPEČNOSTNÍ OPATŘENÍ:

**Pokud model nepoužíváte, odpojte akumulátor!!! Model se zapojenými akumulátory nenechávejte bez dozoru!!! Pokud je regulátor připojen k akumulátorům, nepohybujte se v prostoru před modelem! Točící se lodní šroub nebo neřízené auto jsou velmi nebezpečné!!! Nenabíjejte akumulátory pokud jsou připojeny k regulátoru! Regulátor vypnutý jen vypínačem odebírá z akumulátoru malý proud.**

- **POZOR, přepólování na vývodech k akumulátoru má za následek spolehlivé zničení regulátoru!** (To se přitom nemusí projevit bezprostředně, ale až v některé z následujících jízd)
- **Zkrat vodičů k motoru navzájem (při připojeném akumulátoru) i zkrat těchto vodičů na napájecí vodiče vede k poškození nebo zničení regulátoru!**
- **Dbejte na dobrý stav motoru. Vadný nebo poškozený motor (mechanická poškození, zkratky vinutí apod.) může způsobit poškození nebo zničení regulátoru a následně i napájecích článků.**
- **Rozpojení konektorů k baterii nebo k motoru za provozu (točí-li se motor) zásluhou vadného nebo nevhodného konektoru vede k poškození nebo zničení regulátoru!**

## II. RYCHLÝ START v režimu „Meze dle vysílače“ pro VYSÍLAČE s NEUTRÁLEM plynu (s aretovanou střední polohou plynu)

Regulátor je z výroby připraven (firemní nastavení) k provozu v režimu „obousměrné auto“ a vše je nastaveno v „automatickém režimu“.

**Musíte proto nastavit parametr E na „Meze dle vysílače“ (E2), více viz kapitola „Programování“.**

**Pokud programujete vysílačem, tak v rámci programování automaticky „naučíte“ váš regulátor skutečné meze plynu vaší soupravy (vysílač/přijímač) a následující postup mezi body 1 až 5 můžete v tomto případě vynechat a začínáte přímo bodem 6a.**

**Při programování kartičkou UNICARD+ nebo pomocí PC začínáte bodem 1a.**

Chcete-li provozovat regulátor v režimu „lod“, musíte tento režim nastavit – viz část „Programování“.

Chcete-li měnit jiné parametry regulátoru, přečtěte si kapitola „Programování“.

Připájejte na vývody regulátoru k baterii (červený a černý vodič) vhodné konektory. Celková délka vodičů mezi baterií a regulátorem by měla být co nejkratší.

Žluté vývody k motoru buď připájejte nebo také opatřete vhodnými konektory.

Servokabličky zapojte do přijímače na kanál plynu.


**Pokud chcete využít všechny možnosti regulátoru, přečtěte si prosím i návod.**

### Nastavení meze plynu (jen poprvé nebo při změně vysílače / přijímače):


1a) zapněte vysílač s plynem v poloze „max. plyn vpřed“

1b) zapněte regulátor připojením k **plně nabitě baterii**, u typů s vypínačem i zapnutím vypínače (= rozpojením kontaktů vypínače). **NEPŘEPŮLOVAT!**

Máte-li OPTO verzi regulátoru, nezapomeňte rovněž připojit přijímačovou baterii!

1c) regulátor 3× pípne krátce 


2a) počkejte cca 10 sekund

2b) regulátor 3× pípne dlouze 

3a) do 3 sekund přesuňte plyn do polohy „maximální plyn vzad“

3b) regulátor 2× pípne dlouze 

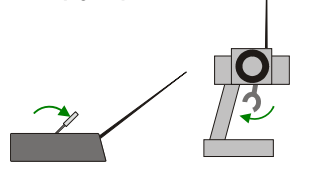
4a) do 3 sekund přesuňte plyn do polohy „NEUTRÁL“

4b) regulátor 1× pípne dlouze 

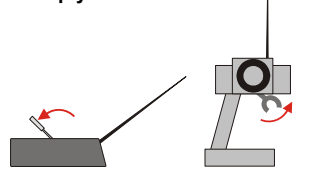
Pozn.. jedná se vlastně o klasický vstup do programování přes vysílač.

5) regulátor vypněte, regulátor nyní „zná“ skutečné meze plynu vašeho vysílače (a pamatuje si je)

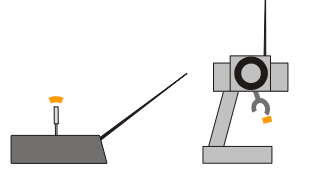
Max. plyn vpřed



Max. plyn vzad



NEUTRÁL




### Start v režimu „Meze dle vysílače“ (jdeme jezdit):

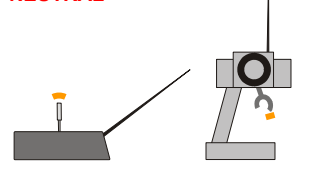
6a) zapněte vysílač s plynem v poloze „motor vypnut“ (=neutrál).

6b) zapněte regulátor připojením k **plně nabitě baterii**, u typů s vypínačem i zapnutím vypínače (= rozpojením kontaktů vypínače). **NEPŘEPŮLOVAT!**

Máte-li OPTO verzi regulátoru, nezapomeňte rovněž připojit přijímačovou baterii!

6c) regulátor zahraje „znělku“ nebo 1× pípne krátce \*)  nebo 

NEUTRÁL



\*) V základním (firemním) nastavení je zapnuto „Automatické vypínací napětí“, regulátor zahraje „znělku“.

Pokud si nastavíte konkrétní typ článků (viz sekce „Programování“), regulátor pouze 1× krátce pípne.

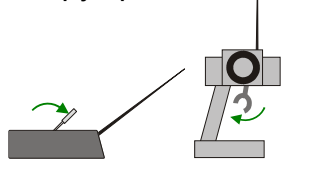
7) Můžete začít jezdit.

8) Posunutím plynu směrem k max. plynu vpřed (postupně až na plný plyn) roztáčíte motor a rozjíždíte model vpřed.

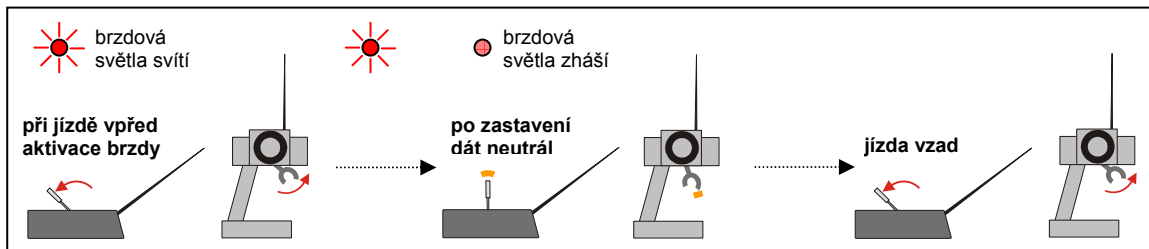
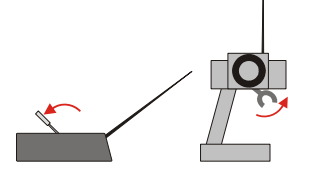
9a) Posunutím plynu směrem k max. plynu vzad roztáčíte motor a rozjíždíte model vzad.

9b) Jestli však již auto jede vpřed, bude aktivována brzda (rozsvěcují se brzdová světla, pokud jsou připojena), jejíž intenzitu můžete proporcionálně řídit. Aby jste mohli couvat, je nutno auto brzděním nejprve zastavit, dát plyn do neutrálu (až nyní zhasnou brzdová světla, pokud jsou připojena) a pak teprve můžete couvat.

Max. plyn vpřed



Max. plyn vzad



**Pozn. 1:** Při nastavení „jednosměrný režim“, nedejde v bodech 9a) a 9b) k jízdě vzad.

**Pozn. 2:** Jestli máte nastaven režim „lod“, bod 9b) je bezpředmětný – motor plynule přechází ze směru vpřed na směr vzad (a naopak), žádná brzda!

**Pozn. 3:** Pokud se motor točí na opačnou stranu než potřebujete (tzn. při posunu plynu do polohy vpřed jede model vzad), prohodte navzájem libovolné dva žluté vodiče k motoru (pro tuto operaci regulátor vypněte a odpojte od baterie) nebo změňte nastavení směru otáčení v regulátoru, parametr „O“ (kartičkou, počítačem nebo vysílačem), podle toho, co vám připadá jednodušší.



### III. RYCHLÝ START v režimu „Automatické meze“ pro VYSÍLAČE bez NEUTRÁLU plynu (má smysl jen pro „jednosměrné lodě“)

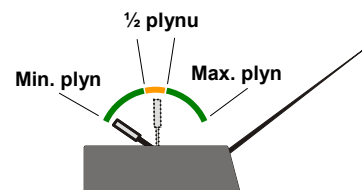
Regulátor je z výroby připraven (firemní nastavení) k provozu v režimu „obousměrné auto“. **Chcete-li provozovat regulátor v režimu „jednosměrná loď“ (A4), musíte tento režim nastavit (vysílačem, kartou nebo přes PC) – viz část „Programování“. Nic jiného však nemusíte programovat.**

Připájejte na vývody regulátoru k baterii (červený a černý vodič) vhodné konektory. Celková délka vodičů mezi baterií a regulátorem by měla být co nejkratší. Žluté vývody k motoru buď připojte nebo také opatřete vhodnými konektory.

Servokablík zapojte do přijímače na kanál plynu.

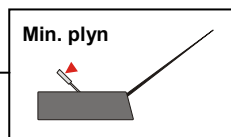
**Pokud chcete využít všechny možnosti regulátoru, přečtěte si prosím i návod.**

Vysílače bez NEUTRÁLU plynu



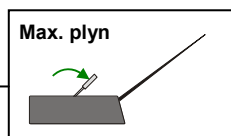
**Start v režimu „Automatické meze“ (firemní nastavení):**

- 1a) zapněte vysílač s plynem v poloze „motor vypnut“ (=minimální plyn).  
 1b) zapněte regulátor připojením k plně nabitě baterii, u typů s vypínačem i zapnutím vypínače (=rozpojením kontaktů vypínače).  
**NEPŘEPŮLOVAT!**  
 Máte-li OPTO verzi regulátoru, nezapomeňte rovněž připojit přijímačovou baterii!  
 1c) regulátor 1× pípne krátce



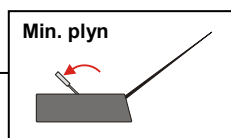
2a) přesuňte plyn do polohy „maximální plyn“

2b) regulátor 3× pípne krátce



3a) přesuňte plyn do polohy „motor vypnut“ (=minimální plyn)

3b) regulátor zahraje „znělku“ nebo 1× pípne krátce \*)



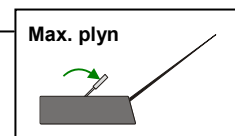
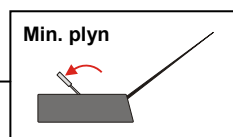
**\*) V základním (firemním) nastavení je zapnuto „Automatické vypínací napětí“, regulátor proto zahraje „znělku“.**  
**Pokud si nastavíte konkrétní typ článků, regulátor pouze 1× krátce pípne.**

4) Regulátor nevypínáte, můžete začít jezdit.

(pokud nechcete po každém zapnutí regulátoru dělat výše popsané nastavení mezí, nastavte si v programování (vysílačem, kartou nebo přes PC) místo režimu „Automatické meze“ režim „Meze dle vysílače“ a jedenkrát si nastavte meze vašeho vysílače – viz další strana nebo kapitola Programování)

5) Posunutím plynu směrem k max. plynu vpřed (postupně až na plný plyn) roztáhnete motor a rozjždíte model.

6) Stahováním plynu směrem k minimálnímu plynu snižujete otáčky motoru.



**Pozn. 3:** Pokud se motor točí na opačnou stranu než potřebujete (tzn. při posunu plynu do polohy vpřed jede model vzad), prohodte navzájem libovolné dva žluté vodiče k motoru (pro tuto operaci regulátor vypněte a odpojte od baterie) nebo změňte nastavení směru otáčení v regulátoru, parametr „O“ (kartičkou, počítačem nebo vysílačem), podle toho, co vám připadá jednodušší.

#### BEZPEČNOSTNÍ OPATŘENÍ:

**Pokud model nepoužíváte, odpojte akumulátor !!! Model se zapojenými akumulátory nenechávejte bez dozoru !!! Pokud je regulátor připojen k akumulátorům, nepohybujte se v prostoru před modelem ! Točící se lodní šroub nebo neřízené auto jsou velmi nebezpečné !!! Nenabíjejte akumulátory pokud jsou připojeny k regulátoru ! Regulátor vypnutý jen vypínačem odebírá z akumulátoru malý proud.**

- **POZOR, přepólování na vývodech k akumulátoru má za následek spolehlivé zničení regulátoru !** (To se přitom nemusí projevit bezprostředně, ale až v některé z následujících jízd)
- **Zkrat vodičů k motoru navzájem (při připojeném akumulátoru) i zkrat těchto vodičů na napájecí vodiče vede k poškození nebo zničení regulátoru !**
- **Dbejte na dobrý stav motoru. Vadný nebo poškozený motor (mechanická poškození, zkraty vinutí apod.) může způsobit poškození nebo zničení regulátoru a následně i napájecích článků.**
- **Rozpojení konektorů k baterii nebo k motoru za provozu (točí-li se motor) zásluhou vadného nebo nevhodného konektoru vede k poškození nebo zničení regulátoru !**



#### IV. RYCHLÝ START v režimu „Meze dle vysílače“ pro VYSÍLAČE bez NEUTRÁLU plynu (má význam jen pro „jednosměrné lodě“)

Regulátor je z výroby připraven (firemní nastavení) k provozu v režimu „obousměrné auto“. Chcete-li provozovat regulátor v režimu „jednosměrná loď“ (A4), musíte tento režim nastavit – viz část „Programování“.

Musíte také nastavit parametr E) na „Meze dle vysílače“ (E2), více viz kapitola „Programování“.

**Pokud programujete vysílačem, tak v rámci programování automaticky „naučíte“ váš regulátor skutečné meze plynu vaší soupravy (vysílač / přijímač) a následující postup mezi body 1 až 5 můžete v tomto případě vynechat a začínáte přímo bodem 6a.**

**Při programování kartičkou UNICARD+ nebo pomocí PC začínáte bodem 1a.**

Chcete-li měnit jiné parametry regulátory, přečtěte si kapitola „Programování“.


Připájejte na vývody regulátoru k baterii (červený a černý vodič) vhodné konektory. Celková délka vodičů mezi baterií a regulátorem by měla být co nejkratší. Žluté vývody k motoru buď připájejte nebo také opatřete vhodnými konektory.

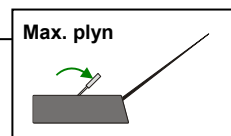
Servokabličky zapojte do přijímače na kanál plynu.


**Pokud chcete využít všechny možnosti regulátoru, přečtěte si prosím i návod.**

#### Nastavení mezí plynu (jen poprvé nebo při změně vysílače / přijímače):

- 1a) zapněte vysílač s plynem v poloze „max. plyn“
- 1b) zapněte regulátor připojením k **plně nabitě baterii**, u typů s vypínačem i zapnutím vypínače (= rozpojením kontaktů vypínače). **NEPŘEPÓLOVAT!**  
Máte-li OPTO verzi regulátoru, nezapomeňte rovněž připojit přijímačovou baterii!

1c) regulátor 3× pípne krátce 



- 2a) počkejte cca 10 sekund
- 2b) regulátor 3× pípne dlouze 

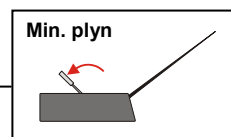
3a) přesuňte plyn do polohy „minimální plyn“

3b) regulátor 2× pípne dlouze 



4) počkejte **déle než 3 sekundy**, regulátor 1× pípne dlouze 

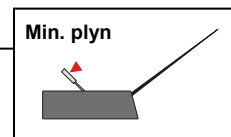
Pozn.. jedná se vlastně o klasický vstup do programování přes vysílač.

5) regulátor vypněte, regulátor nyní „zná“ skutečné meze plynu vašeho vysílače (a pamatuje si je)



#### Start v režimu „Meze dle vysílače“ (jdeme jezdit):

- 6a) zapněte vysílač s plynem v poloze „motor vypnut“ (=minimální plyn).
- 6b) zapněte regulátor připojením k **plně nabitě baterii**, u typů s vypínačem i zapnutím vypínače (= rozpojením kontaktů vypínače). **NEPŘEPÓLOVAT!**  
Máte-li OPTO verzi regulátoru, nezapomeňte rovněž připojit přijímačovou baterii!
- 6c) regulátor zahraje „znělku“ nebo 1× pípne krátce \*)  **nebo** 

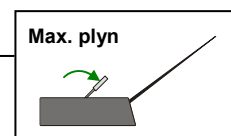
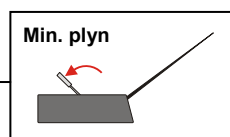


\*) V základním (firemním) nastavení je zapnuto „Automatické vypínací napětí“, regulátor zahraje „znělku“. Pokud si nastavíte konkrétní typ článků (viz sekce „Programování“), regulátor pouze 1× krátce pípne.

7) Můžete začít jezdit.

8) Posunutím plynu směrem k max. plynu vpřed (postupně až na plný plyn) roztáčíte motor a rozbíjíte model.

9) Stahováním plynu směrem k minimálnímu plynu snižujete otáčky motoru.



**Pozn. 3:** Pokud se motor točí na opačnou stranu než potřebujete (tzn. při posunu plynu do polohy vpřed jede model vzad), prohodte navzájem libovolné dva žluté vodiče k motoru (pro tuto operaci regulátor vypněte a odpojte od baterie) nebo změňte nastavení směru otáčení v regulátoru, parametr „O“ (kartičkou, počítačem nebo vysílačem), podle toho, co vám připadá jednodušší.

#### BEZPEČNOSTNÍ OPATŘENÍ:

**Pokud model nepoužíváte, odpojte akumulátor !!! Model se zapojenými akumulátory nenechávejte bez dozoru !!! Pokud je regulátor připojen k akumulátorům, nepohybujte se v prostoru před modelem ! Točící se lodní šroub nebo neřízené auto jsou velmi nebezpečné !!! Nenabíjejte akumulátory pokud jsou připojeny k regulátoru ! Regulátor vypnutý jen vypínačem odebírá z akumulátoru malý proud.**

- POZOR, přepólování na vývodech k akumulátoru má za následek spolehlivé zničení regulátoru ! (To se přitom nemusí projevit bezprostředně, ale až v některé z následujících jízd)
- Zkrat vodičů k motoru navzájem (při připojení akumulátoru) i zkrat těchto vodičů na napájecí vodiče vede k poškození nebo zničení regulátoru !
- Dbejte na dobrý stav motoru. Vadný nebo poškozený motor (mechanická poškození, zkraty vinutí apod.) může způsobit poškození nebo zničení regulátoru a následně i napájecích článků.
- Rozpojení konektorů k baterii nebo k motoru za provozu (točí-li se motor) zásluhou vadného nebo nevhodného konektoru vede k poškození nebo zničení regulátoru !

