
Justock
MANUEL DE L'UTILISATEUR
 Contrôle de vitesse électronique sans balais
XERUN XR10 Justock G3
 Spécifications XERUN XR10 Justock G3


Merci d'avoir acheté ce produit HOBBYWING ! Le pouvoir de la système d'alimentation sans balais est puissant. Toute utilisation inappropriée peut entraîner blessures corporelles et dommages aux appareils. Veuillez lire ce manuel avant utilisation et respectez strictement les instructions de fonctionnement spécifiées.

procédure. Nous ne serons pas responsables de toute responsabilité découlant de l'utilisation de ce produit, y compris, mais sans s'y limiter, le remboursement des frais accessoires ou pertes indirectes. En attendant, nous n'assurons aucune responsabilité causée par modification non autorisée du produit. Nous avons le droit de modifier la conception, l'apparence, les performances et l'utilisation du produit, sans en informer les utilisateurs.

20201210

02 Avertissements

- Assurez-vous que tous les fils et connexions sont bien isolés avant de connecter le contrôleur aux appareils associés, car un court-circuit endommagera votre contrôleur.
- Assurez-vous que tous les appareils sont bien connectés, afin d'éviter de mauvaises connexions qui pourraient entraîner une perte de contrôle de votre véhicule ou d'autres problèmes imprévisibles comme des dommages à l'appareil.
- Veuillez vérifier attentivement les dispositifs d'alimentation et le manuel du châssis de la voiture pour vous assurer que l'alimentation est raisonnable. Évitez un mauvais appairage pour surcharger le moteur et endommager l'ESC.
- Veuillez utiliser un fer à souder d'une puissance d'au moins 50 W pour souder tous les fils et connecteurs d'entrée/sortie.
- Arrêtez d'utiliser l'ESC lorsque sa température extérieure dépasse 90 °F / 32 °C ; sinon votre ESC sera déréglé et votre moteur pourrait également être endommagé.
- Débranchez et retirez toujours les piles après utilisation, car le contrôleur continuera à consommer du courant s'il est toujours connecté aux batteries (même si le contrôleur est éteint). Un contact à long terme provoquera une décharge complète des batteries et entraînera des dommages aux batteries ou à l'ESC ou aux deux. Cela ne sera pas couvert par la garantie.)

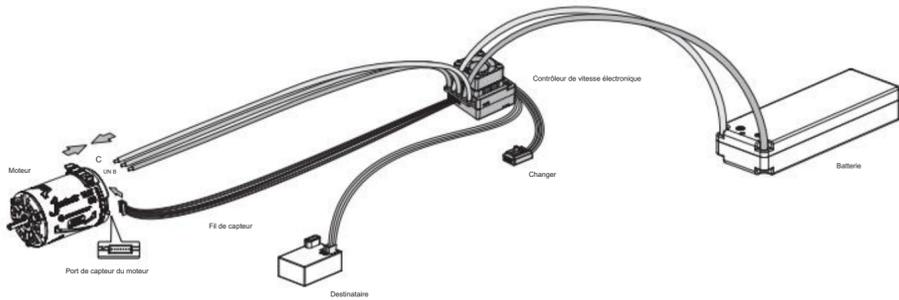
03 Caractéristiques

- Le timing a été réglé en permanence à 0 degré. Avec un moteur de compétition identique, cela garantit que chaque pilote disposera du même système d'alimentation et aura une course vraiment juste.
- Dessus du boîtier en aluminium avec une excellente dissipation thermique et une grande endurance au courant.
- Le condensateur intégré évite la difficulté de trouver la position d'installation du module de condensateur externe, économise de l'espace et est pratique pour l'amenagement ;
- Le circuit de protection de connexion inversée intégré empêche l'ESC d'être endommagé en raison d'une connexion inversée de la batterie.
- La fonction innovante de protection contre la surchauffe du condensateur peut efficacement éviter l'explosion du condensateur causée par une surcharge et finalement endommager l'ESC.
- Protections multiples : protection contre la coupure basse tension de la batterie, protection contre la surchauffe, sécurité intégrée (protection contre la perte du signal de l'accélérateur) et protection contre le blocage du moteur.
- Prend en charge le boîtier de programme LCD multifonction et le programmeur OTA pour définir les paramètres de l'ESC, ce qui est pratique pour une utilisation en extérieur.
- Prend en charge la mise à niveau du micrologiciel de l'ESC (un boîtier de programme LCD multifonction ou un programmeur OTA doté d'été acheté), profite des dernières fonctionnalités en permanence.
- Prend en charge diverses valeurs limites de régime pour répondre aux besoins des différentes courses. Il peut être réglé directement par le boîtier de programme ou le programmeur OTA, ce qui est simple et pratique.

04 Spécifications

Modèle		XERUN XR10 Justock G3
		Spécifications XERUN XR10 Justock G3
Courant continu/norme		60A / 300A
Type de moteur		Moteur sans balais/sans capteur
Applications		1/10/1/12 Compétition de club sur route et hors route et entraînement normal
Limite du moteur		Moteur *10,5T 3650
Cellules LiPo		LiPo 2S (seulement 2S)
Sortie BEC		6 V/7,4 V à 4 A (mode commutation)
Ventilateur		Alimenté par le BEC intégré
Connecteur		Extrémité d'entrée : pas de connecteurs ; Extrémité de sortie : aucun connecteur
Taille/Poids (y compris le fil)		40,9(L)x33,9(L)x32,1(H) 75,4g (y compris le poids du fil)
Port de programmation		Port de programmation indépendant

05 Connecter ESC



Il s'agit d'un système de moteur sans balais extrêmement puissant. Pour votre sécurité et celle de votre entourage, nous vous recommandons fortement de retirer votre pivot avant d'effectuer les fonctions d'étalonnage et de programmation avec ce système, et de garder les roues en l'air lorsque vous allumez l'ESC.

Veuillez câbler correctement selon les instructions de câblage et le schéma de câblage.

1. Câblage du moteur

Le câblage du moteur détecté est un peu différent du câblage du moteur sans capteur ; veuillez vous assurer que vous suivez strictement les introductions ci-dessous.

A. Câblage du moteur sans balais détecté

Il existe un ordre de câblage strict entre l'ESC et le moteur, les trois fils ABC/ESC doivent se connecter aux trois fils A/B/C en conséquence, puis connecter le port du capteur ESC.

et le port du capteur du moteur avec le câble du capteur d'origine à 6 broches.

Remarque 1 : Si vous ne branchez pas le câble du capteur, votre ESC fonctionnera toujours en mode sans capteur. C'est comme si l'ESC se connectait à un moteur sans balais sans capteur.

B. Câblage du moteur sans balais sans capteur

Il n'y a pas de polarité sur les fils A/B/C entre l'ESC et le moteur, alors ne vous inquiétez pas de la façon dont vous les connectez initialement. Vous devrez peut-être échanger deux fils si le moteur tourne inverse.

2. Câblage du récepteur

Branchez le câble de commande des gaz (également appelé câble Rx) du contrôleur dans le canal des gaz (TH) du récepteur. Veuillez donc ne pas alimenter le récepteur. Sinon, votre ESC pourrait être endommagé.

3. Câblage de la batterie

Connectez la batterie lorsque l'ESC est éteint. Assurez-vous que le positif (+) de l'ESC se connecte au positif (+) de la batterie et que le négatif (-) de l'ESC se connecte au négatif (-) de la batterie lorsque vous branchez la batterie. Allumez ensuite l'ESC pour l'exécuter.

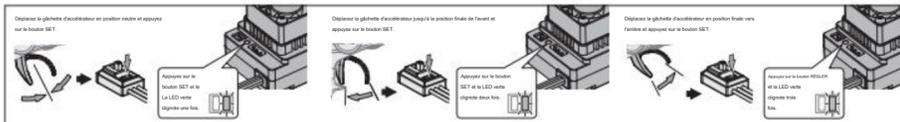
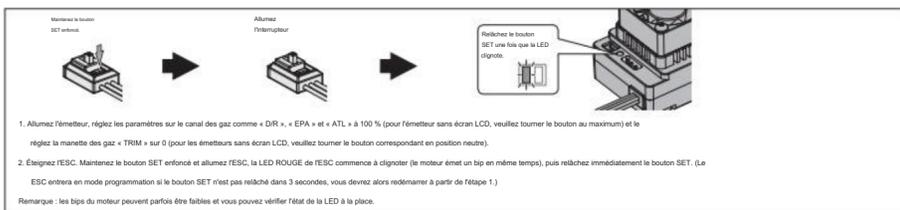
06 Configuration ESC

1 Régler la plage des gaz

Vous devez réinitialiser la plage des gaz lorsque vous commencez à utiliser un nouveau ESC, ou lorsque l'émetteur modifie les paramètres tels que le TRIM, DR, EPA et d'autres paramètres, sinon l'ESC ne peut pas fonctionner correctement.

Nous vous recommandons fortement d'activer la fonction « Fail Safe » de l'émetteur et de régler la protection contre l'absence de signal pour le canal des gaz de l'émetteur (F/S) sur « OFF » ou de régler sa valeur sur « Neutre ».

Position « pour garantir que le moteur peut être arrêté lorsqu'aucun signal n'est reçu de l'émetteur. Les étapes d'étalonnage du papillon sont les suivantes :



3. Réglez le point neutre, la position finale de l'avant et la position finale de l'arrière.

- 1) Laissez la glissière d'accélérateur en position neutre, appuyez sur le bouton SET, la LED ROUGE s'éteint et la LED VERTE clignote une fois et le moteur émet un bip 1 fois pour stocker la position neutre.
- 2) Tirez la glissière d'accélérateur jusqu'à la position finale de l'avant, appuyez sur le bouton SET, la LED VERTE clignote deux fois et le moteur émet 2 bips pour enregistrer la position finale de l'avant.
- 3) Poussez la glissière d'accélérateur jusqu'à la position finale de l'arrière, appuyez sur le bouton SET, la LED VERTE clignote 3 fois et le moteur émet 2 bips pour stocker la position finale de l'arrière.

Note:

- La position finale de l'avant : tirez la glissière jusqu'à la position d'accélérateur maximale s'il s'agit d'un émetteur de type pistolet. Poussez l'accélérateur vers le haut s'il s'agit d'un émetteur de type cart.
- La position finale de marche arrière : Poussez la glissière jusqu'à la position de freinage maximale s'il s'agit d'un émetteur de type pistolet. Tirez la manette des gaz vers le bas s'il s'agit d'un émetteur de type cart.

4. Le moteur peut fonctionner normalement une fois l'étalonnage de la plage des gaz terminé.

2 éléments programmables

Ces options « fond noir et texte blanc » correspondent aux paramètres d'usine par défaut.

Éléments programmables	Option 1	Option 2	Option 3	Option 4	Option 5	Option 6	Option 7	Option 8	Option 9
1. Mode de fonctionnement	Avancer avec frein	Marche avant/arrière avec frein	Avant/Arrière						
2. Force de freinage	0%	5%	di%	20%	40%	60%	80%	100%	
3. Tension de coupure	Désactivé	2,6 Vcellule	2,8 Vcellule	3,0 Vcellule	3,2 Vcellule	3,4 Vcellule			
4. Mode de démarrage (point)	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	Niveau 4	Niveau 5	Niveau 6	Niveau 7	Niveau 8	Niveau 9
5. Force de freinage maximale	25%	50%	75%	100%					
6. Force inverse maximale	25%	50%	75%	100%					
7. Force de freinage initiale	Force de freinage de l'initiale	0%	20%	40%					
8. Plage neutre	6%	9%	12%						
9. Protection thermique ESC	Désactivé	Activé							
10. Protection thermique du moteur	Désactivé	Activé							
11. Rotation du moteur		CCW							
12. Tension BEC		6,0 V	7,4 V						
13. Limite de régime	Standard	illimité	25 000 tr/min	22500 tr/min	20 000 tr/min	17 500 tr/min	15 000 tr/min	12500 tr/min	
	Polycopié	illimité	33500 tr/min	30 000 tr/min	26 500 tr/min	23 000 tr/min	20 000 tr/min	18 000 tr/min	

1. Mode de fonctionnement

Option 1 : avancer avec frein

Le véhicule peut avancer et freiner mais ne peut pas reculer dans ce mode. Ce mode est généralement destiné à la course.

Option 2 : Marche avant/arrière avec frein

Ce mode assure la fonction de freinage, c'est généralement pour l'entraînement. Le mode « Avant/Arrière avec frein » a adopté la méthode « DOUBLE-CLICK », c'est-à-dire que votre véhicule freine uniquement (ne recule pas) lorsque vous appuyez sur la première fois sur la glissière d'accélérateur de la zone neutre à la zone arrière. Si le moteur s'arrête lorsque la glissière de l'accélérateur revient rapidement à la zone neutre, puis repousse la glissière vers la zone arrière, le véhicule recule. Si le moteur ne s'arrête pas, votre véhicule ne recule pas mais freinera, vous devez ramener la glissière d'accélérateur en zone neutre et la pousser à nouveau vers la zone arrière. Cette méthode vise à empêcher le véhicule de reculer accidentellement.

Option 3 : avant/arrière

Ce mode utilise la méthode « SINGLE-CLICK » pour faire reculer la voiture. Lorsque vous déplacez la glissière d'accélérateur de la zone neutre à la zone arrière, la voiture recule immédiatement.

2. Force de freinage

Le frein de traînée est la puissance de freinage produite lors du relâchement de la glissière d'accélérateur en zone neutre. Il s'agit de simuler la résistance appliquée par le balai de charbon du moteur à balais au rotateur du moteur en roue libre. (Attention ! Le frein de traînée consommera beaucoup d'énergie, veuillez donc l'appliquer avec prudence.)

3. Tension de coupure (ou seuil de coupure basse tension)

L'ESC surveillera la tension de la batterie tout le temps, une fois que la tension est inférieure à la valeur seuil, l'ESC réduira la puissance à 50 % et coupera la puissance de sortie en 10 secondes. Lorsqu'il est en protection de tension, la LED ROUGE clignotera une seule fois (.). Veuillez régler la « Tension de coupure » sur « Désactivé » si vous utilisez des piles NiMH.

4. Mode Démarrage/Poinçon

Vous pouvez choisir le punch au niveau 1 (très doux) au niveau 9 (très agressif) sur la piste, l'adhérence des pneus, vos préférences, etc. Cette fonctionnalité est très utile pour empêcher les pneus de glisser lors du processus de démarrage. De plus, les « niveaux 7 » et « niveaux 9 » ont des exigences strictes concernant la capacité de décharge de la batterie. Cela peut affecter le démarrage si la batterie se décharge mal et ne peut pas fournir un courant important en peu de temps. La voiture bégaye ou perd soudainement de la puissance lors du processus de démarrage, ce qui indique que la capacité de décharge de la batterie n'est pas bonne ; vous devez réduire le punch ou augmenter le FDR (Final Drive Ratio).

5. Max. Puissance de freinage

Cet ESC fournit la fonction de freinage proportionnel ; l'effet de freinage est déterminé par la position de la glissière d'accélérateur. Le maximum. La force de freinage est produite lorsque la glissière d'accélérateur est en position basse de frein. Veuillez sélectionner le maximum. Paramètre de force de freinage selon l'état de votre voiture et vos préférences.

6. Max. Force inverse

Un montant d'inversion différent apportera une vitesse d'inversion différents. Pour la sécurité de votre véhicule, nous vous recommandons d'en utiliser une faible quantité.

7. Force de freinage initiale

Il a également appelé min. puissance de freinage. Il fait référence à la force de freinage appliquée au moteur dans la position initiale. Cela ressemble à un frein ponctuel. La valeur par défaut est égale à la force de freinage par traînée, de manière à former un effet de freinage doux.

8. Plage neutre des gaz

Comme tous les émetteurs n'ont pas la même stabilité en « position neutre », veuillez ajuster ce paramètre selon vos préférences. Vous pouvez vous ajuster à une valeur plus élevée lorsque cela se produit.

9. Protection thermique ESC

La sortie de l'ESC sera coupée avec la valeur que vous avez prédéfinie. La LED VERTE clignote (. . .) lorsque la température ESC atteint la valeur prédéfinie. La sortie ne reprendra pas tant que la température ESC ne baissera pas.

10. Protection thermique du moteur

Avertissement! Veuillez ne pas désactiver cette fonction sauf si vous participez à une compétition. Sinon, la température élevée pourrait endommager votre ESC et même votre moteur.

Après avoir activé cette fonction, la sortie sera automatiquement fermée lorsque la température du moteur atteint la valeur prédéfinie. Le voyant vert clignote jusqu'à ce que la température baisse pour restaurer la sortie. Lorsque le moteur surchauffe, le voyant vert clignote deux fois par cycle.

Avertissement! Veuillez ne pas désactiver cette fonction sauf si vous participez à une compétition. Sinon, la température élevée pourrait endommager votre moteur et même votre ESC. Pour les non-Hobbywing

moteur, l'ESC peut activer cette protection trop tôt/ard en raison du capteur de température différent à l'intérieur du moteur. Dans ce cas, veuillez désactiver cette fonction et surveiller manuellement la température du moteur.

11. Rotation du moteur

Il est utilisé pour régler le sens de rotation du moteur (en CW ou CCW), c'est-à-dire que lorsque l'accélérateur avant est donné et que le sens de rotation du moteur est inversé, il peut être réglé dans le sens opposé.

12. Tension du BEC

La tension BEC peut être ajustée à 6,0 V et 7,4 V. Le servo de direction normal est généralement réglé à 6,0 V et le servo de direction haute tension peut être réglé à 7,4 V. Sélectionnez la tension appropriée en fonction du servo de direction utilisé.

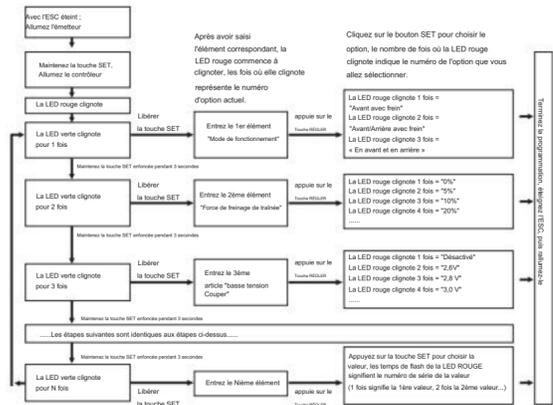
13. Limite de régime

Il est utilisé pour définir le maximum. Valeur RPM du moteur. Définissez les valeurs correspondantes selon les règles du concours.

- Ce paramètre a deux choix selon les différentes versions d'ESC utilisées :
1. Si vous utilisez l'ESC standard de Hobbywing (XR10 Justock G3), sélectionnez alors la limite de régime de « Standard » dans le tableau.
 2. Si vous utilisez le Handout ESC de Hobbywing (XR10 Justock G3-Handout Spec), sélectionnez la limite de régime du « Handout » dans le tableau.

3 Programmation ESC

1. Programmation de votre ESC avec le bouton SET



2. Programmez votre ESC avec une boîte de programme LCD

(Pour des informations détaillées, veuillez vous référer au manuel d'utilisation de la boîte de programme LCD.)

Vous pouvez utiliser le boîtier de programme LCD pour définir les paramètres, ou connecter le boîtier de programme LCD à l'ordinateur pour définir les paramètres (utilisez le logiciel HOBBYWING USB LINK). Connectez le programme ESC et LCD

boîtier via un câble avec deux connecteurs mâles JF. Allumez ensuite l'ESC, la boîte de configuration LCD affichera l'interface de démarrage. Appuyez sur n'importe quelle touche de la boîte de programme LCD pour configurer la communication

entre la boîte de programme LCD et l'ESC, et affichent « CONNECTING ESC ». Après quelques secondes, le nom du mode actuel s'affichera et le premier paramètre de réglage sera

affiché après cela. Appuyez sur les boutons « ITEM » et « VALUE » pour modifier les paramètres. Appuyez sur le bouton « OK » pour stocker les paramètres sur votre ESC.

3. Programmez votre ESC avec un programmeur OTA

Branchez le câble de programmation du programmeur OTA au port de programmation de l'ESC. Utilisez ensuite le téléphone mobile pour installer

l'application HOBBYWING HW LINK pour définir les paramètres.

4 Réinitialisation d'usine

1) Restaurer les valeurs par défaut avec le bouton SET

Appuyez et maintenez enfoncé le bouton SET pendant plus de 3 secondes à tout moment lorsque la glissière d'accélérateur est en position neutre (sauf pendant l'étalonnage et la programmation de l'ESC pour réinitialiser votre ESC en usine. Les LED ROUGE et VERTE clignotent simultanément, indiquant que vous avez réussi à restaurer toutes les valeurs par défaut de votre ESC. Une fois que vous avez éteint puis rallumé l'ESC, vos paramètres sera de retour en mode par défaut.

2) Restaurer les valeurs par défaut avec un boîtier de programme LCD multifonction

Après avoir connecté le boîtier de programme au ESC, appuyez continuellement sur le bouton « ITEM » sur le boîtier de programme jusqu'à ce que vous voyiez l'élément « RESTORE DEFAULT », puis appuyez sur « OK » pour réinitialiser votre ESC en usine.

3) Restaurez les valeurs par défaut avec un programmeur OTA (utilisez l'application de téléphone mobile HW LINK)

Connectez le programmeur OTA à l'ESC, entrez dans Paramètres, cliquez sur « Réinitialiser » pour réinitialiser votre ESC en usine.

07 Explications des différents voyants d'état

1. La manette des gaz est en zone neutre

- 1) En mode Blinky normal (mode sans limite de régime), la LED rouge clignote rapidement.
- 2) En mode limite de régime, il existe deux modes de clignotement différents en raison des deux versions du XR10-Justock G3 et du XR10-Justock G3 Handout Spec, les détails sont les suivants : XR10-Justock G3 :

En mode limite RPM, lorsque la limite RPM est de 25 000, la LED rouge clignote longuement une fois et la LED verte clignote une fois.

En mode limite de régime, lorsque la limite de régime est de 22 500, la LED rouge clignote longuement une fois et la LED verte clignote deux fois.

En mode limite de régime, lorsque la limite de régime est de 20 000, la LED rouge clignote longuement une fois et la LED verte clignote trois fois.

En mode limite de régime, lorsque la limite de régime est de 17 500, la LED rouge clignote longuement une fois et la LED verte clignote quatre fois.

En mode limite de régime, lorsque la limite de régime est de 15 000, la LED rouge clignote longuement une fois et la LED verte clignote cinq fois.

En mode limite de régime, lorsque la limite de régime est de 12 500, la LED rouge clignote longuement une fois et la LED verte clignote six fois.

Spécifications du document XR10-Justock G3 :

En mode limite de régime, lorsque la limite de régime est de 33 500, la LED verte clignote longuement une fois et la LED rouge clignote une fois.

En mode limite de régime, lorsque la limite de régime est de 30 000, la LED verte clignote longuement une fois et la LED rouge clignote deux fois.

En mode limite de régime, lorsque la limite de régime est de 26 500, la LED verte clignote longuement une fois et la LED rouge clignote trois fois.

En mode limite de régime, lorsque la limite de régime est de 23 500, la LED verte clignote longuement une fois et la LED rouge clignote quatre fois.

En mode limite de régime, lorsque la limite de régime est de 20 000, la LED verte clignote longuement une fois et la LED rouge clignote cinq fois.

En mode limite de régime, lorsque la limite de régime est de 18 000, la LED verte clignote longuement une fois et la LED rouge clignote six fois.

2. La manette des gaz est dans une zone non neutre

- 1) LA LED ROUGE s'allume en continu lorsque vous avancez. La LED verte est également allumée lorsque la glissière d'accélérateur est en position finale de marche avant (accélérateur à 100 %, en mode sans limitation de vitesse).
- 2) LA LED ROUGE s'allume fixe lorsque vous freinez. La LED VERTE s'allumera également lorsque vous pousserez la glissière d'accélérateur jusqu'au point final de freinage complet et que vous réglez le réglage « Max. Force de freinage » à 100 %.
- 3) LA LED ROUGE s'allume fixe lorsque vous faites marche arrière avec votre véhicule.
- État de la LED lorsque une protection est activée :
 - 1) LA LED ROUGE émet un bref clignotement unique qui se répète (. . .) indiquant