

產品特色

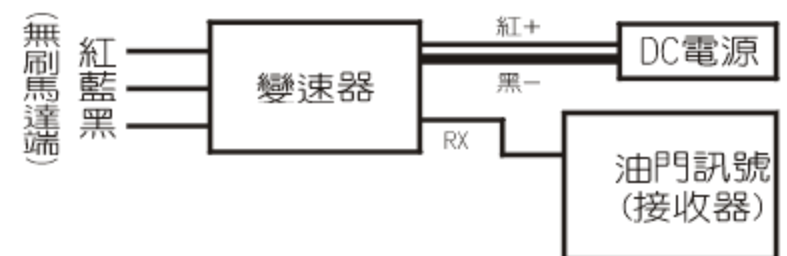
1. 三段可程式油門反應速度，使動力的反應隨傳隨到。
2. 具緩啟動及Governor Mode定速功能。
3. 體積小，窄型設計，安裝於機身容易。
4. 有散熱片設計，可延長電變壽命。
5. 超高相容性，可對應市面上 98% 無碳刷馬達。
6. 絕佳起步設計，無論國產、進口、內轉、外轉無刷馬達皆起步順暢。
7. 電池電源端採用日製 Low ESR 低阻抗電解電容，大幅提高電源之穩定性。
8. 油門達 200 段以上解析度，無格數之油門感覺。



規格

型號	持續	瞬間	尺寸	重量
RCE-BL75G	75A	100A	72X28X11	53.7g

接線示意圖



- 持續最大電流需在機體散熱良好情況下。
- 支援馬達型式：二極至十數極之內外轉子無碳刷馬達。
- 注意：1. 設定為高油門反應速度時，加速瞬間電流會有增大情形。
2. 無BEC輸出，需額外提供接收機及伺服器電源。
- 支援最高轉速：二極→190,000rpm;六極→63,000rpm。
- 輸入電壓：5.5V~25.2V (鋰電2-6cells/鎳氫6-18cells)

產品功能

1. **煞車設定**: 三段選擇分為無煞車 / 軟性煞車 / 急煞車
2. **進角設定**: 三段選擇分為低進角 / 中進角 / 高進角
設定時機分為二極以及六極以上無碳刷馬達，二極無碳刷馬達一般適用低進角，若希望馬達轉速提高，可將進角設定為中進角。六極以上無碳刷馬達一般適用中進角，若希望馬達轉速提高，可將進角設定為高進角。然而進角之調整需要注意電流之變化，避免電池過載，影響電池及馬達壽命。
3. **電池保護電壓設定**: 三段選擇分為 Li-Ion、Li-Po高截止電壓保護/中截止電壓保護/低截止電壓保護
出廠設定為低截止電壓保護(適合高C數放電使用)；此功能會自動判定所輸入鋰電池的cell數(7.4~25.2V)，並提供使用者對該電池之放電保護，以避免因放電電壓過低而造成電池損壞，以下為設定值之解說：
3-1 Li-Ion/Li-Po高截止電壓保護：當鋰電單cell壓降達3.2V時，電變會啟動第一階段保護，使動力間歇性中斷，此時使用者應將油門收小，準備降落；而當單cell電壓持續壓降達到2.9V時則會啟動第二階段保護，完全限制動力輸出(註1：僅在4-1選項"一般飛機模式"下才會啟動第二階段保護)。
例：以一個使用11.1V 3cell鋰電池之系統而言
11.1V鋰電池充電電壓約12.6V，此輸入電壓CPU會自動判定為3cell鋰電。
第一階段保護：3.2Vx3cell=9.6V 第二階段保護：2.9Vx3cell=8.7V
當電壓降至9.6V時，動力會間歇性中斷，當壓降達到8.7V時則完全限制動力輸出。
3-2 Li-Ion/Li-Po中截止電壓保護：同3-1功能說明，但單cell壓降達到2.9V時，會啟動第一階段保護，單cell壓降達到2.6V時啟動第二階段保護(註1)。
3-3 Li-Ion/Li-Po低截止電壓保護：同3-1功能說明，但單cell壓降達到2.6V時，會啟動第一階段保護，單cell壓降達到2.3V時啟動第二階段保護(註1)。
注意：以上功能僅適用於充電飽，且功能正常的鋰電池。
4. **飛機模式設定**：三段式選擇分為 一般飛機模式/直昇機模式1/直昇機模式2
使用於一般飛機或滑翔機時，請設定於一般飛機模式，使用於直昇機時可選擇直昇機模式1：具有緩啟動功能，或直昇機模式2：具有緩啟動及 Governor Mode 定速功能。
5. **油門反應速度設定**：三段選擇分為標準/中速/快速
出廠設定值為標準油門反應速度，此功能提供使用者依所需的飛行特性來作適當的調整，例如3D飛機與劇烈的3D直昇機飛行時可設定為中速或快速，使動力反應更加快速、靈敏，但須注意提高油門反應速度時，加速瞬間電流與耗電量會有增大的情形。
6. **溫度保護**: 當電變因不良之空氣對流或是過載輸出導致溫度上升達 80°C 時，電變會啟動溫度保護，而使動力間歇性中斷，建議將電變裝置在機艙內空氣對流之位置，並實際使用電流量表測輸出電流，以達到電變之最佳效率。
7. **開機防暴衝提醒功能**: 當使用者開啓電變電源時，系統會自動偵測發射機之設定，如果發射機油門未置於最低點，或未置於最高點準備進入設定模式，馬達將不會轉動，同時會有警示聲響提醒。
8. **尋機功能**: 當飛機降落在長草區無法以目視定位時，使用者可將發射機關閉，當電變無法接收來自接收機信號時，電變會於三十秒後使馬達發出警示聲響，以利定位。此功能不適用於設定了 SAVE 功能之 PCM 接收機，或抗雜訊低之 PPM 接收機。

設定模式

- 進入設定模式:**將電變與接收器之油門 Channel 連接，不同之遙控系統請參閱您遙控系統之使用手冊，馬達之三條線亦與電變連接，將發射器之油門搖桿推到最高點，使之於全油門狀態，先開啓發射器電源，再將電源連接至電變，進入設定模式後，馬達將有設定模式之提示聲響。請參考第二頁程式化設定模式說明。
- 設定模式中之動作:**設定模式共含有五項設定，分別為煞車、馬達進角、電池保護、飛機模式及油門反應速度，詳細內容請參考產品功能之解說。每一項設定中各含三段設定，各項設定以油門搖桿之上、中、下位置來決定其設定值。
例如:煞車設定時，油門搖桿撥至最高，則設定為急煞車，進入第二項進角設定時，油門搖桿撥至中間，則設定為中進角

以下為油門搖桿與各項設定之對照表:

設定模式	油門搖桿	低	中	高
煞車設定		●無煞車(1-1)	軟性煞車(1-2)	急煞車(1-3)
進角設定		低進角(2-1)	●中進角(2-2)	高進角(2-3)
電池保護電壓設定		高截止電壓保護(3-1)	●中截止電壓保護(3-2)	低截止電壓保護(3-3)
飛機模式設定		一般飛機/滑翔機(4-1)	●直升機模式1(緩啟動功能)(4-2)	直升機模式2(緩啟動+Governor Mode定速功能)(4-3)
油門反應速度設定		標準(5-1)	中速(5-2)	●高速(5-3)

註：“●”表示出廠設定值

表A

開機使用模式



開機模式設定響音提示說明

<p>第一個響音 煞車設定狀態提示</p> <p>嗶！=無煞車 嗶！嗶！=軟性煞車 嗶！嗶！嗶！=急煞車</p>	<p>第二個響音 進角設定狀態提示</p> <p>嗶！=低進角(適合2級內轉子馬達) 嗶！嗶！=中進角(適合6級內外轉子馬達) 嗶！嗶！嗶！=高進角(適用於高功率輸出) ◎高進角模式有較大功率與耗電特性</p>	<p>第三個響音 電池保護設定狀態提示</p> <p>嗶！=高截止電壓保護 嗶！嗶！=中截止電壓保護 嗶！嗶！嗶！=低截止電壓保護</p>	<p>第四個響音 飛機模式設定狀態提示</p> <p>嗶！=一般飛機/滑翔機 嗶！嗶！=直昇機模式1(緩啟動功能) 嗶！嗶！嗶！=直昇機模式2(緩啟動功能+Governor Mode定速功能)</p>	<p>第五個響音 油門反應速度設定狀態提示</p> <p>嗶！=標準 嗶！嗶！=中速 嗶！嗶！嗶！=快速</p>
---	--	--	---	---

飛機模式設定使用說明

- 一般飛機模式(選項4-1):**適用於一般飛機及滑翔機。
- 直昇機模式1(選項4-2):**具有緩啟動功能，適用於Normal、Idle1、Idle2等飛行模式，當切換至Idle1或Idle2模式,如有較高轉速造成陀螺儀有輕微的追蹤現象，此時應將陀螺儀的感度設定分別降低。
- 直昇機模式2(選項4-3):**具有緩啟動及Governor Mode定速功能，適用於Idle1、Idle2特技飛行模式(不適合Normal飛行模式下選用)，選擇定速功能時，油門應定速在75%-85%之間，如果飛行時發現有輕微的追蹤現象時，應降低陀螺儀的感度；由於轉速不足(齒比搭配不當)，電池效能不佳，陀螺儀感度設定不當，Pitch設定錯誤，皆會導致無法發揮定速的功能，甚至產生尾部偏擺的情形，所以選擇此模式時應針對相關條件進行確認。

程式化設定模式

四動以上標準發射器均可執行設定

