

p8

Le filtre à carburant doit être installé à proximité du port d'entrée sur la pompe pour empêcher toute particule d'entrer dans la pompe et l'endommager. Utilisez une longueur appropriée du tube transparent de 4mm fourni, maintenir le tube sur le côté aspiration aussi courte que possible. Sens de l'écoulement à l'intérieur du filtre est pas important, mais doit toujours être la même après la première utilisation. Ne pas faire tourner le moteur sans filtre à carburant.

Enfin connecter la pompe à carburant et la batterie au moteur comme indiqué. La pompe à carburant est un élément délicat, la laisser tomber sur le sol peut l'endommager, toujours manipuler avec soin et installer à l'aide du support fourni, laissez la partie moteur lâche de sorte qu'il ne se déplace pas en ce qui concerne la partie de la pompe. Ne jamais démonter la pompe à carburant, la garantie du fabricant de la pompe sera annulée.

p9

Il est fortement recommandé que, après une nouvelle installation ou la modification du système de carburant, de débrancher le tuyau de carburant du moteur, l'acheminer vers un récipient approprié, et faire fonctionner la pompe quelques secondes en utilisant la fonction "test de la pompe" sur l'écu de sorte que un peu de carburant nettoie toutes les particules possibles de saletés qui auraient pu pénétrer dans le système lors de l'installation.

ECU

L'ECU fourni est livré programmé pour le VT80. Le moteur a déjà été mis en place et testé en utilisant le même ECU et pompe fournie donc il y a très peu à régler afin d'obtenir le moteur en marche. Confirmez que vous avez connecté l'entrée de l'ECU sur le canal des gaz de votre récepteur, débranchez la batterie de l'Écu, et connecter le terminal de données dans l'ECU. Supprimer tous les taux, les mixages et les réglages de course des gaz dans l'émetteur.

Avant de procéder à tout ajustement sur l'écu, vérifiez que votre émetteur envoie le signal correct en vérifiant la lecture de "Pulse" dans le terminal de données. Je devrais être entre 900-1050uS à la position ARRET, entre 1100 et 1300uS à la position IDLE et entre 1800 et 2200 à la position de pleine puissance. S'il vous plaît noter que ces lectures sur l'écu sont mesurées directement à partir du signal reçu de votre système de RC, vous devriez donc réajuster votre émetteur si les valeurs lues sont en dehors que celles suggérées.

La configuration suppose l'utilisation d'un émetteur avec des trims manuels. Si vous utilisez un TX avec des trims numériques, il est essentiel d'utiliser le commutateur dans le TX programmé pour la fonction "cut Throttle", ou "coupe du moteur" qui a normalement pour effet de produire la fonction "trim-down". Utiliser un trim digital entraîne un ralenti instable, et un retard excessif dans d'arrêter le moteur en cas d'urgence. Consultez votre manuel de radio pour cette avant de commencer. N'utiliser un trim numérique dans aucun cas.

Notez qu'il ya quatre boutons sur l'écran, deux à gauche et deux sur le côté droit. Les boutons gauche se déplacent vers les différents écrans et les boutons de droite permettent de modifier les valeurs stockées. Appuyez sur le second, le bouton gauche et faites défiler les menus jusqu'à ce que vous trouviez celui démontrant: