

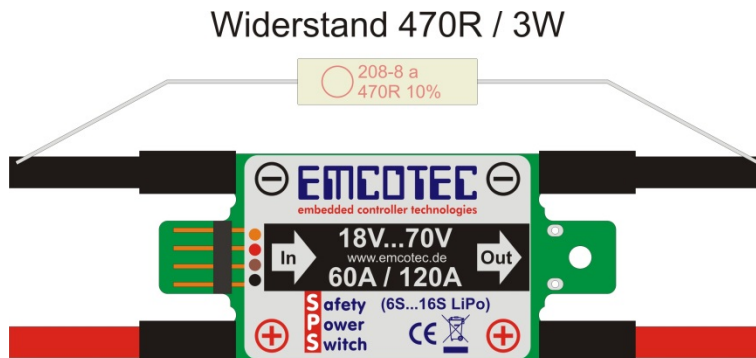
WICHTIGER HINWEIS ZUM SPS

Viele ESCs (Motorsteller) verfügen über hohe Eingangskapazitäten (Kondensatoren). Wenn die Kabellängen zwischen Akku und ESC lang sind, kann das zu Problemen mit dem ESC führen. In dem Fall können zusätzliche Kondensatoren direkt am Akkuanschluss des ESCs angelötet werden. Wenn zusätzliche Kondensatoren bestückt werden, oder die bereits bestückten Kondensatoren hohe Kapazitäten haben, sollte der SPS mit einem externen Widerstand, der den geschalteten Minuspol überbrückt, abgesichert werden.

Der Widerstand wird entweder direkt zwischen Minus-Eingang und Minus-Ausgang angelötet (Skizze 1) oder über einen Taster geschaltet (Skizze 2). Der Widerstand dient zum Vorladen der Kondensatoren im ESC.

Die LED des SPS (bzw. des SPS Schaltgebers) verhält sich durch den Einbau des Widerstandes anders als sonst.

Skizze 1: Widerstand direkt eingeschleift



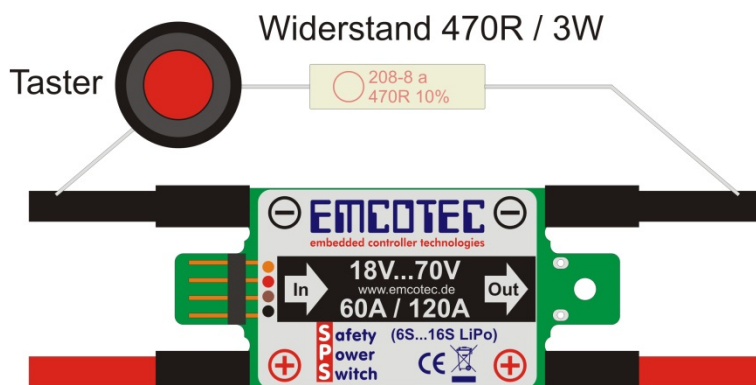
Wenn der Akku angesteckt wird, dauert es ein paar Sekunden und die LED im Tankverschlusschaltgeber (bzw. Stiftschaltgeber) leuchtet, **OBWOHL** der SPS ausgeschaltet ist. Der SPS ist trotzdem **NICHT** scharf! Wenn man jetzt z. B. Gas geben sollte, geht die LED wieder aus. Erst wenn man den SPS einschaltet (Magnet entfernen bzw. Stift ziehen), ist er komplett durchgeschaltet und der Antrieb „scharf“.

Der Ruhestrom des SPS ist im ausgeschalteten Zustand höher als sonst. Das bedeutet, dass der Flugakku nicht für Tage oder Wochen angesteckt bleiben darf, sondern nach dem Flug abgesteckt werden muss.

Das Ausschalten des SPS geht wie bisher, d.h. der Magnet wird in den Tankverschlusschaltgeber gesteckt (bzw. der Stift in den Stiftschaltgeber). Die LED des SPS bleibt jedoch trotz des Ausschaltens eingeschaltet!

Beim Einsatz des SPS-RCS kann nur diese Lösung verwendet werden (Widerstand direkt eingeschleift)!

Skizze 2: Widerstand über Taster eingeschleift



Wenn der Akku ansteckt wird, passiert nichts weiter und der SPS verhält sich wie immer. Jetzt MUSS man den Taster für einige Sekunden drücken, bis die LED des SPS (Tankverschluss-Schaltgeber) leuchtet. Genau dann sind die Kondensatoren des Stellers vollgeladen. Jetzt kann man den SPS einschalten (Magnet entfernen bzw. Stift ziehen) und den Taster zeitgleich loslassen. Dann ist der Antrieb „scharf“.

Das Ausschalten des SPS geht wie bisher, d.h. der Magnet wird in den Tankverschlusschaltgeber gesteckt (bzw. der Stift in den Stiftschaltgeber). Die LED im SPS erlischt demzufolge, da der Stromkreis durch den Taster unterbrochen ist.