

## CORSA TEC ESC setup manual

Pour des instructions détaillées sur l'application, veuillez visiter [www.corsatec.info](http://www.corsatec.info)

### Consignes de sécurité pour l'utilisateur :

Ce produit est spécialement conçu pour les courses professionnelles et doit être utilisé exclusivement par des coureurs experts. Pour assurer la sécurité des enfants et des adultes, veuillez faire preuve de prudence et respecter les consignes suivantes :

1. Après chaque utilisation, veillez à éteindre le contrôleur de vitesse électronique (ESC) et à débrancher la batterie.
2. Évitez de ranger le véhicule ou l'ESC avec les câbles de la batterie connectés.
3. En cas de surchauffe excessive de l'ESC, cessez immédiatement de conduire ou d'utiliser l'appareil et débranchez la batterie dès que possible.
4. Lors de l'installation des câbles d'alimentation, faites très attention à la séquence de câbles A-B-C sur l'ESC et le moteur, et connectez-les en conséquence.
5. Faites attention à la polarité de la batterie et de l'ESC. Ne connectez pas les câbles positifs (+) et négatifs (-) de la batterie de manière incorrecte, car cela pourrait endommager l'ESC de manière permanente.
6. **CORSA TEC** ne peut être tenu responsable de tout dommage résultant d'une mauvaise utilisation de ce produit.
- 7. Ce produit n'est pas étanche, donc les dommages causés par exposition à l'eau ou à l'humidité ne sont pas couverts.**
- 8. Tous les dommages causés par une mauvaise installation et des vibrations excessives ne sont également pas couverts.**

### Guide d'installation et de démarrage

REMARQUE IMPORTANTE : pour le contrôleur de vitesse électronique (ESC) CT300011/8 250 A, le mode sans capteur peut être utilisé sans interruption, offrant une réponse exceptionnelle de l'accélérateur. Veuillez lire et respecter les précautions et avertissements suivants avant utilisation.

### Instructions de mise sous/hors tension :

1. Pour allumer l'ESC, appuyez brièvement sur le bouton d'alimentation.
2. Pour éteindre l'ESC, appuyez sur le bouton d'alimentation et maintenez-le enfoncé.
3. Assurez-vous de débrancher la batterie immédiatement après avoir éteint l'ESC.

### Procédure d'étalonnage de l'accélérateur/ESC :

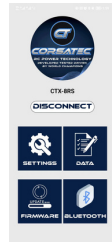
Veillez vous référer au texte ci-dessous ou/et à l'explication visuelle de la procédure ci-dessous. Si vous n'êtes pas sûr ou rencontrez des difficultés, veuillez vous référer à la vidéo sur [www.corsatec.info](http://www.corsatec.info) de notre Team Driver.

- . Activez votre émetteur/radio, puis connectez la batterie à l'ESC.
2. Appuyez sur le bouton d'alimentation et maintenez-le enfoncé jusqu'à ce que le voyant LED s'allume **blue uni** et que le moteur émette un long bip.
3. Relâchez le bouton ; le voyant LED s'allume **rouge uni**, indiquant le mode d'étalonnage.
4. Déplacez la gâchette d'accélérateur en position plein gaz. La LED bleue clignote trois fois et le moteur émet un bip, confirmant que la position plein gaz a été enregistrée.

## CORSATEC ESC setup manual

5. Déplacez la gâchette d'accélérateur en position de freinage maximal. La LED bleue clignote trois fois et le moteur émet deux bips, confirmant que la position de freinage maximal a été enregistrée.
6. Remettez la gâchette d'accélérateur en position neutre. La LED bleue clignote trois fois et le moteur émet trois bips, signifiant que l'étalonnage de l'accélérateur est terminé. Éteignez l'ESC.
7. Lorsque vous rallumez l'ESC, il est étalonné et prêt à l'emploi.

### IMPORTANT Firmware Upgrade notification



#### ANDROID



#### iOS



Avant d'utiliser l'ESC en compétition, installez l'application en suivant le code QR ci-dessus et mettez à jour l'ESC avec le dernier firmware pour maximiser les performances et la fiabilité de l'ESC. Nous améliorons constamment les performances de l'ESC en intégrant les nouvelles contributions de notre équipe de course professionnelle.

1. En cas d'échec de la mise à niveau du firmware de l'ESC, veuillez redémarrer l'ESC et vous assurer que le firmware est à nouveau mis à niveau via l'application. Notez que toutes les autres fonctions restent inaccessibles jusqu'à la réussite de la mise à niveau du firmware.
2. Pendant le mode de mise à niveau du firmware, l'ESC affichera une LED rouge clignotante faible, tandis qu'une LED bleue clignotante faible indique que la transmission de données est en cours.
3. Il est essentiel de ne pas éteindre l'ESC pendant que le processus de mise à niveau du firmware est en cours. L'ESC ne peut être éteint qu'après avoir appuyé sur le bouton d'alimentation pendant environ 5 secondes.

#### Bluetooth Connectivité

1. Réinitialiser le mot de passe : pour restaurer le mot de passe Bluetooth par défaut (0000), allumez l'ESC et maintenez le bouton d'alimentation enfoncé pendant environ 10 secondes.
2. Grâce au Bluetooth, les utilisateurs peuvent se connecter à l'application CORSATEC pour programmer les paramètres, mettre à niveau le micrologiciel et vérifier les données ESC en temps réel.
3. Veuillez noter que la portée opérationnelle du Bluetooth est d'environ 10 mètres, ce qui peut être affecté par la présence de métaux, de signaux d'interférence puissants ou d'obstacles physiques.
4. Le nom Bluetooth ne peut pas être modifié.
5. Les connexions Bluetooth échoueront pendant le processus d'étalonnage de l'accélérateur ESC.

#### Real-Time Data

1. Les données en temps réel ne sont accessibles que lorsque l'ESC reçoit un signal d'accélérateur.
2. Veuillez noter que les données en temps réel sont destinées à des fins de référence, avec une marge de précision de  $\pm 10$  %. Pour une mesure plus précise, l'utilisation d'un équipement professionnel est recommandée.
3. Pour une description détaillée des éléments de données en temps réel, veuillez consulter le dernier tableau de la page 4.

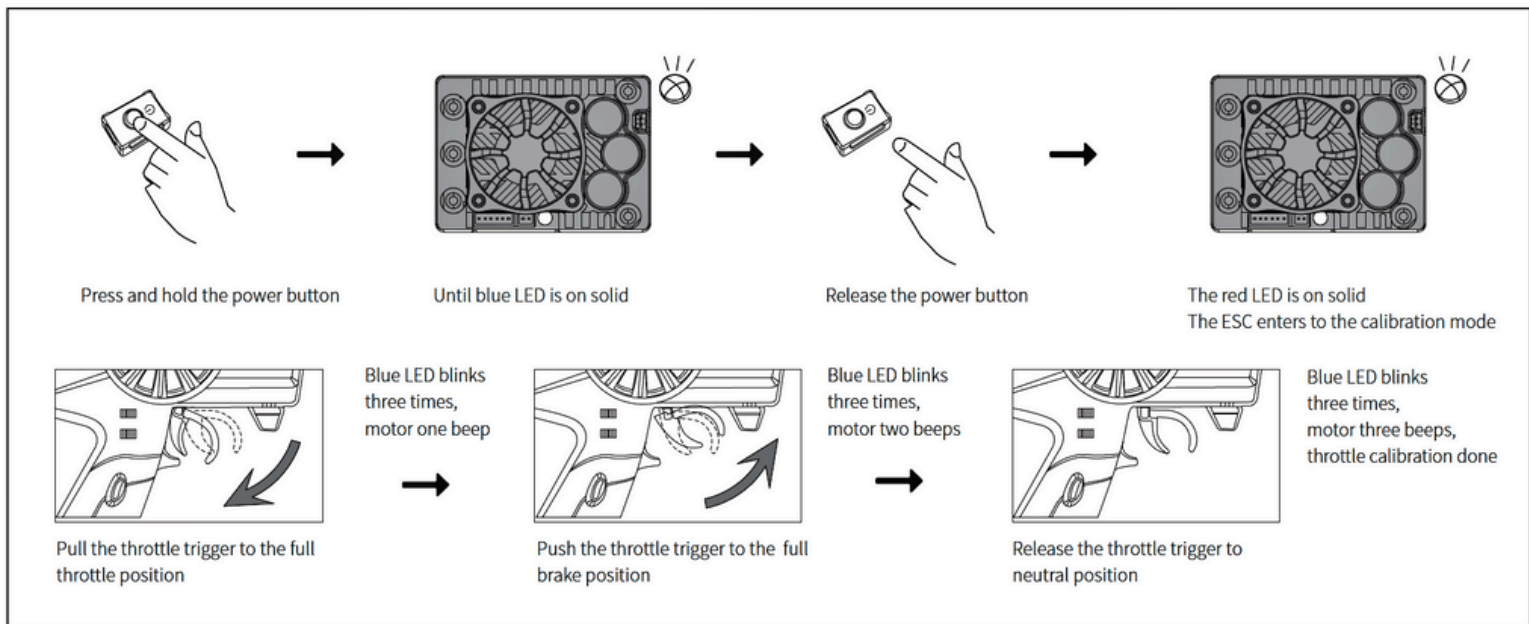
## CORSATEC ESC setup manual

### ESC LED indications et avertissements

Lors de l'activation d'une mesure de protection, la LED ROUGE restera allumée en continu une fois le bouton d'alimentation enfoncé.

1. Un seul clignotement récurrent de la LED ROUGE à des intervalles d'une seconde, apparaissant comme "x x x", signifie une lecture de tension anormale.
2. Un double clignotement de la LED ROUGE à des intervalles d'une seconde, apparaissant comme "xx xx xx", indique que la lecture de température ESC est anormale.
3. Un clignotement simple et double alterné de la LED ROUGE à des intervalles d'une seconde, apparaissant comme "x xx x xx xxx", démontre des lectures de tension et de température anormales simultanées.
4. En l'absence de tout signal détecté, la LED ROUGE ne répondra pas ou ne fournira aucune indication, même s'il y a des lectures de tension ou de température anormales.
5. Un double clignotement de la LED BLEUE à des intervalles de deux secondes, apparaissant comme "xx xx xx", signifie une lecture anormale de l'accélérateur. Cela peut être dû à un signal d'accélérateur manquant et/ou à un accélérateur qui n'est pas en position neutre.

**please check below the visual references**



### LED Status

1. During operation

Throttle Position	Blue LED	Red LED
Neutral	Blinking	OFF
Full Throttle	ON	ON
Full Brake	OFF	ON

Note: When you pull the throttle from neutral position to full throttle position, the Blue LED will blink, and the blink frequency will go faster when the throttle goes higher.

## CORSAITEC ESC setup manual

### Dépannage Master File CT RS Series

Observation	Possible causes	Solution
ESC incapable de démarrer, aucune réaction	Switch error	Interrupteur endommagé, contactez le revendeur CT et remplacez-le
	Le câble BEC n'est pas correctement connecté	Vérifiez la connexion et la position du câble
	Vérifiez si une connexion croisée (polarité inversée) est apparue	Envoyez l'ESC au concessionnaire CT et réparez-le
Perte de puissance, bégaiement, pas de démarrage du moteur	L'aimant du moteur est endommagé	Contactez le revendeur CT pour un aimant de remplacement
	La connexion du moteur est mauvaise	Vérifiez les connexions et ressoudez
	Mode de protection basse tension (se référer aux indications du	Vérifiez la qualité de la batterie et V (ajustez le réglage de protection BT)
	Dysfonctionnement d'un composant ESC (collision/eau)	Contactez le revendeur CT et réparez
Le moteur tourne à l'envers	Connexion ABC incorrecte	Modifiez le paramètre ABC dans l'application ou croisez 2 fils ABC
	Réglage radio incorrect	Le rapport EPA FW ou REV/BRAKE n'est pas à 100 %, réglage de trim neutre
	Étalonnage incorrect/non terminé	Suivez les instructions pour calibrer (assurez-vous que 100 % EPA)

Si vous avez soigneusement vérifié et observé toutes les causes possibles ci-dessus alors que l'ESC/et/ou le moteur fonctionnent toujours mal, veuillez vous renseigner à [info@corsatec.net](mailto:info@corsatec.net) et envoyer ci-dessous :

- 1) Description détaillée de votre observation/problème
- 2) Une photo de l'ESC installé dans la voiture, pouvons observer/télécharger

Notre équipe d'assistance hautement expérimentée vous répondra dans les plus brefs délais ; veuillez noter qu'en raison des différences de fuseau horaire, la réponse peut prendre plus de temps que prévu.  
Merci pour votre patience et votre confiance envers les produits Corsatec Racing

### Data logging compréhension

Item	Description
1	Entrée d'accélérateur
2	Sortie d'accélérateur
3	Tension minimale
4	Tension max
5	Température
6	Température maximale
7	RPM
8	Max RPM
9	Calendrier avancé



## CTX-8RS

APP commands	Values	Effect
<b>POWER CONTROL</b>		
1st division limit	0/100%	Division de la courbe de puissance ; de zéro à la valeur du secteur 1 (par exemple, 0-30%)
2nd division limit	0/100%	Division de la courbe de puissance ; définir la valeur du secteur 1 sur la valeur du secteur 2 (par exemple, 30-70 %)
1st activation	0.1/3ms	Réponse de la puissance délivrée (sensation d'accélération) 1er secteur. Plus la valeur est basse, plus la réponse augmente (plus vite) Plage recommandée 0,3/1 ms
2nd activation	0.1/3ms	Réponse de la puissance délivrée (sensation d'accélération) 2e secteur. Plus la valeur est basse, plus la réponse augmente (plus vite) Plage recommandée 0,3/1 ms
3rd activation	0.1/3ms	Réponse de la puissance délivrée (sensation d'accélération) 3e secteur (de la valeur réglée 2e division à 100 %). Plus la valeur est basse, plus la réponse augmente (plus vite) Plage recommandée 0,3/1 ms
min throttle	2/16%	Sensibilité de l'accélérateur à partir du point neutre. Le réglage recommandé est le réglage par défaut
neutral range	3/12%	Largeur du réglage neutre. Ceci pour élargir en cas de « doigt sensible » ou de mouvement de servo extrêmement rapide
coast	0/30%	Délai de mise hors tension (lorsque la manette des gaz est relâchée). Plus de côte > rouler plus librement lorsque « réduire la puissance »
neutral coast	On/Off	Délai de mise hors tension (lorsque la manette des gaz est immédiatement relâchée au point mort). Plus de roue libre > rouler plus librement lorsque « hors tension en position neutre »
power force	50/100%	Puissance maximale délivrée par l'ESC. Dans des conditions glissantes, nous suggérons 85-90 %
reverse force	50/100%	Puissance maximale délivrée par l'ESC lorsque la puissance inverse est activée (uniquement active lorsque le mode de fonctionnement est réglé sur FBR)
<b>BRAKE CONTROL</b>		
division limit	0/100%	Division de la courbe de force de freinage ; de zéro à la valeur du secteur 1 (par exemple, 0-30%)
1st activation	0,1/3ms	Réponse de freinage (sensation de freinage) 1er secteur. Plus la valeur est faible, plus la réponse augmente (plus vite) Plage recommandée 0,3/1 ms
2nd activation	0,1/3ms	Réponse de freinage (sensation de freinage) 2e secteur. Plus la valeur est faible, plus la réponse augmente (plus vite) Plage recommandée 0,3/1 ms
pwm freq	0,1/16khz	Fréquence de sensation de freinage. Normalement, en diminuant la valeur, la réponse augmente (plus agressive). 1/4 kHz est la plage conseillée
min brake force	0/50	Réglage minimum avant que l'ESC n'initie le freinage
max brake force	10/100	Réglage de la force de freinage maximale
drag brake force	0/100%	Force de freinage lorsque la manette des gaz est en position neutre : valeur maximale recommandée 10 %
drag brake response	0,1/3ms	Délai d'activation du frein de traînée (plus le délai est court, plus la réponse est rapide)
<b>TURBO SETTING</b>		
turbo timing	0/64	Point d'activation du turbo (uniquement avec capteur fixé). Augmente la vitesse de pointe, mais réduit l'autonomie et augmente la température du moteur
delay	0/2s	Temporisation d'activation du turbo
angle inc rate	1/64/0,1s	Valeur (force) d'activation du turbo. La valeur maximale recommandée est de 4 degrés
angle dec rate	1/64/0,1s	Valeur (force) de désactivation du turbo. La valeur maximale recommandée est de 4 degrés. Un taux différent entraînera des réponses plus rapides
<b>ESC SET UP</b>		
running mode		Le mode marche avant/frein est un mode de course courant, mais le mode FBR (marche avant/frein arrière) fonctionne également très bien.
motor rotation	CC-CCW	CW = dans le sens des aiguilles d'une montre, CCW = dans le sens inverse des aiguilles d'une montre
motor pole	2 to 8 poles	Réglage des pôles du moteur. 4P est le réglage le plus couramment utilisé pour les buggys 1/8 ou GT, vérifiez les spécifications du manuel du moteur en cas de doute.
bec output	6/7.4v	Tension délivrée au servo (plus de V rend le servo plus rapide/plus fort)
cut off voltage	0 to 3.9v/cell	Tension de coupure de la cellule de batterie, recommandée : 3,2 V/cellule. Une valeur inférieure est acceptable, mais peut endommager la batterie si des batteries à faible C/à durée de vie élevée sont utilisées (gonflement du boîtier)
drive pwm freq	1 to 32khz	Le réglage le plus élevé correspond à la distribution de puissance la plus fluide. Configuration minimale conseillée : 8 kHz
button off	0.5 to 4s	Temporisation pour éteindre l'ESC en maintenant le bouton poussoir enfoncé (recommandé 1 seconde)
race rule	IFMAR/ROAR	Mode ROAR à utiliser pour désactiver la connexion Bluetooth. Une fois activé, débranchez la prise du récepteur et rebranchez-la pour réactiver le BT
<b>POWER BOOST (TURBO)</b>		
Boost timing	0-64	Quantité de temps
Trigger	throttle/rpm	Activation du turbo par détection de la position du papillon des gaz ou du régime moteur
Throttle threshold	10-90%	Position d'activation du turbo du papillon des gaz
RPM threshold	8.0-50kr/min	Numéro d'activation du turbo RPM
Initial angle	1.0-64	Début d'activation (1=faible, 64=maximum)
Angle inc rate	1.0-64	Augmentation de l'activation à partir de l'angle initial (en marche)
Angle dec rate	1.0-64	Diminution de l'activation par rapport à l'angle initial (hors tension)