

РЕКОМЕНДАЦИИ ПО УСТАНОВКЕ СИСТЕМЫ АВТОМОБИЛЬНОЙ ОХРАННОЙ СИГНАЛИЗАЦИИ

GUARD

модель **RF-325**

Антенна приемника сигналов брелока представляет собой отрезок провода длиной около 17 см, выходящий из блока управления. Расправьте антенну на полную длину и расположите ее так, чтобы она не была экранирована.

Антенна рамочная АЕМ-2L скрытно устанавливается в салоне автомобиля так, чтобы обеспечить уверенное распознавание вмонтированной в брелок капсулы-транспондера при поднесении брелока к месту установки антенны.

Установите **индикатор системы** на приборной панели в месте, обеспечивающем необходимый обзор. Установите **кнопку VALET** на приборной панели в месте, обеспечивающем удобство пользования.

Установку **датчика объема** или внешнего **датчика удара** произведите согласно инструкции по установке на соответствующее устройство.

Произведите подключение **блока управления** в соответствии со схемой (предварительно вынув предохранители из держателей).

ПОДКЛЮЧЕНИЕ ЗАМКОВ ДВЕРЕЙ

Система RF-311 позволяет управлять дверными замками различных типов и с разной длительностью управляющего сигнала. Ниже приведена схема выходных цепей управления дверными замками.



ПОДКЛЮЧЕНИЕ ДАТЧИКА ОБЪЕМА ИЛИ УДАРА

Двухуровневый датчик объема или датчик удара подключается к разъему Х3 блока управления. Функциональное назначение контактов разъема Х3 блока управления (нумерация слева направо):

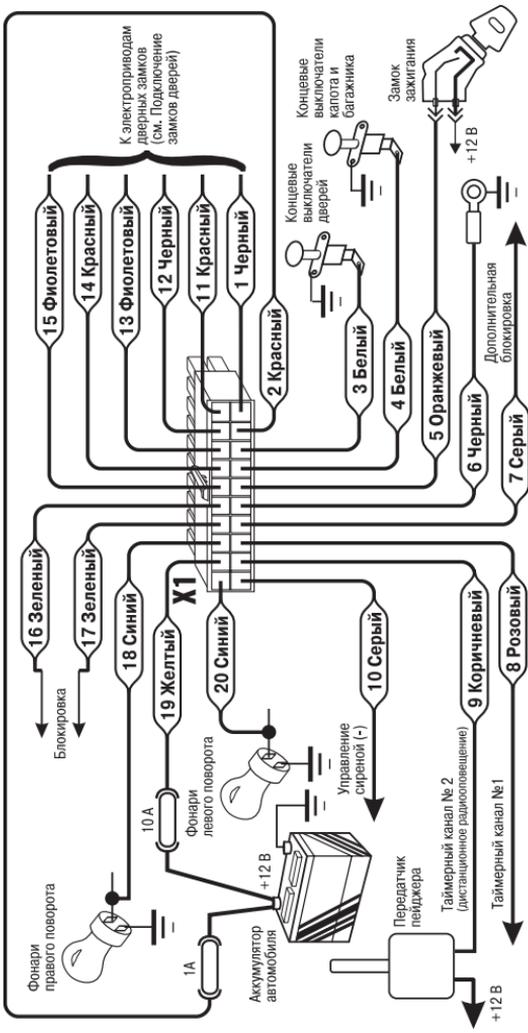
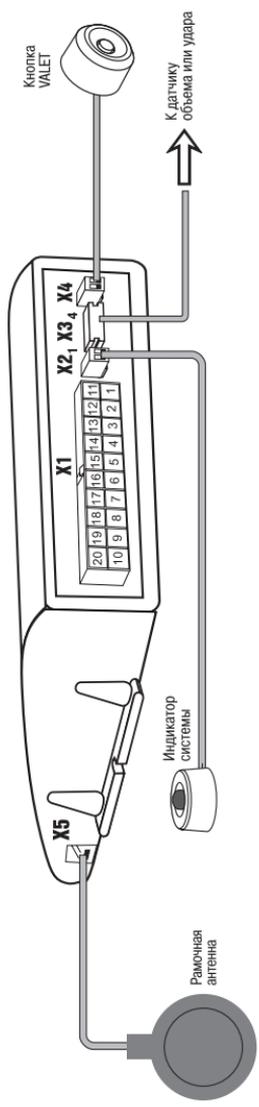
- 1 - питание датчика +12 В;
- 2 - общий 0 В (корпус);
- 3 - сигнальный вход тревожного уровня;
- 4 - сигнальный вход предупредительного уровня.

Сигнальные входы рассчитаны на низкий активный уровень (например, открытый коллектор p-p).

ТАЙМЕРНЫЕ КАНАЛЫ

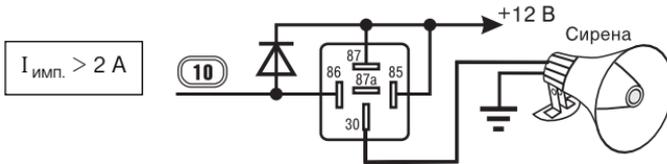
Таймерные каналы (№1 и №2) могут использоваться для управления различными устройствами. Выбор варианта использования таймерных каналов определяется наличием на автомобиле соответствующего оборудования.

Во время активности таймерного канала, на его выходе присутствует нулевой уровень напряжения. В пассивном состоянии таймерного канала его выход отключен.

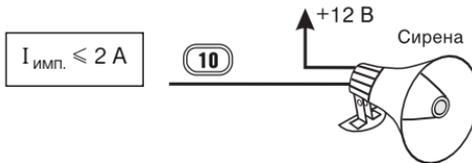


ПОДКЛЮЧЕНИЕ СИРЕНЫ

Для включения звуковой сигнализации необходимо использовать дополнительное реле, если ток, потребляемый сиреной, превышает в импульсе 2 А.

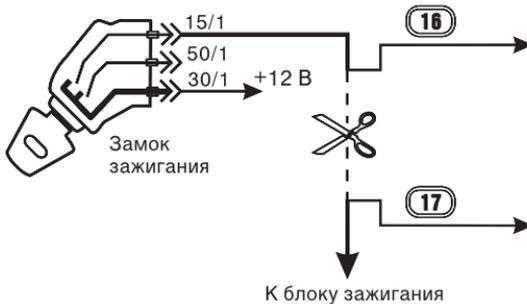


Дополнительное реле можно не использовать, если ток, потребляемый сиреной, не превышает в импульсе 2 А.



ВЫХОДЫ БЛОКИРОВКИ

Выходы блокировки 16 и 17 представляют собой "сухие" контакты реле с допустимым током до 9 А. Их можно использовать как для штатной блокировки электрических цепей автомобиля, так и для работы с дистанционно управляемыми реле HOOK AS или HOOK DS. В случае, если дистанционно управляемые реле не используются, работа с ними должна быть запрещена при программировании системы (подуровень 5.1). В этом случае схема блокировки (например, зажигания) выглядит следующим образом:



Использование дистанционно управляемых реле HOOK AS и HOOK DS

В системе возможно применение дистанционно управляемых реле (HOOK AS или HOOK DS). При этом работа с ними должна быть разрешена при программировании системы (подуровень 5.1). Код дистанционно управляемого реле (две шестнадцатиричные цифры от 0 до F) указывается на его корпусе (HOOK AS) или на разъеме (HOOK DS) и должен быть занесен при программировании (подуровень 5.2) в память системы.

Применение дистанционно управляемого реле обеспечивает высокий уровень защиты автомобиля. Дистанционно управляемые реле включают и отключают блокировку по командам блока управления.



При выборе блокируемой цепи следует учитывать, что блокировка во время движения автомобиля не должна приводить к снижению управляемости автомобиля и, как следствие, к созданию аварийных ситуаций. "Альтоника" не несет ответственности при несоблюдении данного требования.

Реле HOOK AS выполнено в конструкции штатного реле, что обеспечивает высокую скрытность установки, а также позволяет устанавливать реле HOOK AS вместо штатного реле автомобиля в подавляющем большинстве случаев.

Реле HOOK DS имеет оригинальную конструкцию и рассчитано на блокировку сигнала датчика Холла в распределителе зажигания 40.3706 (BA3 2108, 2109, 2110 и др.).

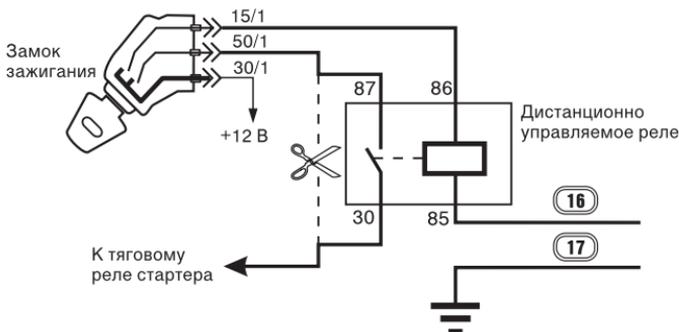
При использовании дистанционно управляемого реле HOOK AS вывод 86 реле должен быть подключен к цепи питания (+12 В), а вывод 85 – к блоку управления системы (контакт Х1/16). Допустимо и обратное подключение: вывод 85 реле – к цепи питания (+12 В), а вывод 86 – к блоку управления (контакт Х1/16). В обоих случаях питание +12 В должно быть постоянно подключено к дистанционно управляемому реле при включенном зажигании (например, поступать непосредственно от контакта замка зажигания, соединенного с контактом Х1/5 блока управления).

Не допускается подключать реле HOOK AS к цепи, в которой при работе двигателя напряжение +12 В может **временами пропадать**.

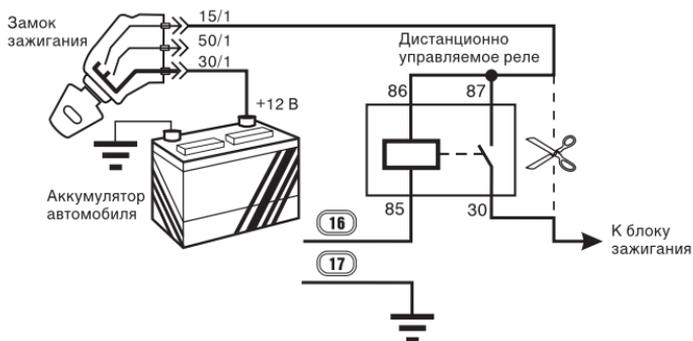
Элемент системы автомобиля, цепь которого блокируется, необходимо подключать к выводу 30 дистанционно управляемого реле.

Ниже приведены примеры схем подключения дистанционно управляемых реле.

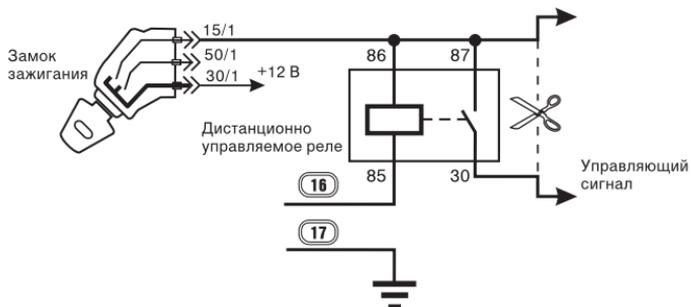
Блокировка стартера



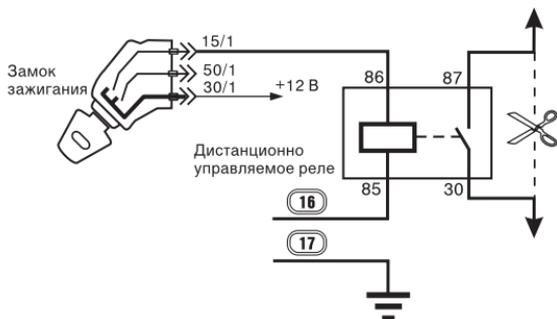
Блокировка зажигания



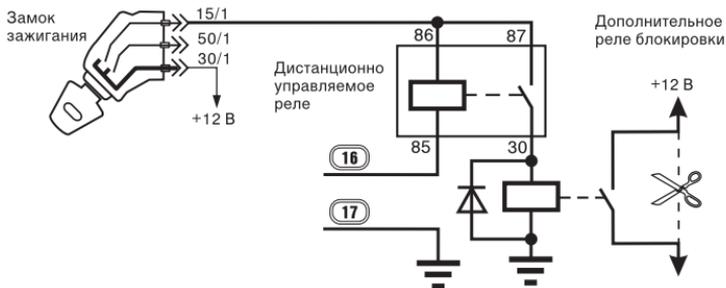
Блокировка цепей, коммутирующих питание



Блокировка гальванически развязанных цепей

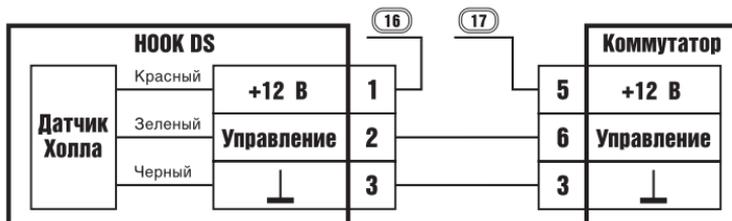


Блокировка цепей с большим током

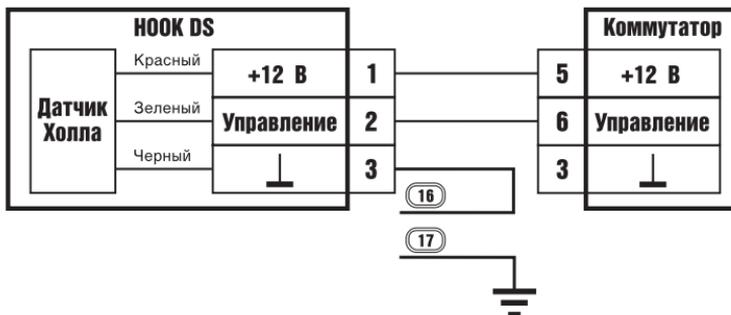


Дистанционно управляемые реле HOOK AS рассчитаны на блокировку цепей с током не более 20 А. Для блокировки цепей с большим током необходимо использовать дополнительное реле.

Блокировка при использовании HOOK DS (1 вариант)



Блокировка при использовании HOOK DS (2 вариант)

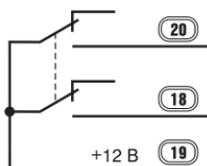


ВЫХОД ДОПОЛНИТЕЛЬНОЙ БЛОКИРОВКИ

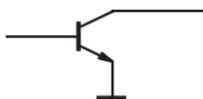
Выход дополнительной блокировки активен (замкнут на 0 В), когда система разрешает работу двигателя.

Если Вы используете этот выход для управления реле блокировки, питание реле необходимо осуществлять от цепей, на которых появляется и присутствует напряжение +12 В при включении зажигания.

СХЕМЫ ОКОНЧАНЫХ ЦЕПЕЙ ВЫХОДОВ СИСТЕМЫ



Для подключения световой сигнализации используются нормально разомкнутые контакты реле: 18 – “Фонари правого поворота” и 20 – “Фонари левого поворота”. Напряжение “+12 В” поступает на реле по проводу 19 через предохранитель 10 А.



Остальные выходные цепи системы представляют собой открытые коллекторы транзисторов п-р-п: 7 – “Дополнительная блокировка”, 9 – “Дистанционное радиооповещение (Таймерный канал №2)”, 8 – “Таймерный канал №1”, 10 – “Управление сиреной”.



Внимание! Не используйте защитные диоды при подключении дополнительного реле к выходам 7, 8, 9 системы.

ЗАВОДСКИЕ УСТАНОВКИ СИСТЕМЫ

При поставке система запрограммирована следующим образом.

№ уровня	подуровень	состояние
1		записаны коды двух брелоков , входящих в комплект
2		записан секретный код 3/3
3	3.1	сирена при предупреждении включена
	3.2	сирена при тревоге и панике включена
	3.3	сигнал сирены при тревоге непрерывный
	3.4	длительность сигнала тревоги 15 с
4	4.1	индикация режима иммобилайзера включена
	4.2	функция автопостановки на охрану включена
5	5.1	работа с дистанционно управляемыми реле HOOK AS и HOOK DS разрешена
	5.2	код управляющего сигнала HOOK AS и HOOK DS установлен 00

№ уровня	подуровень	состояние
6	6.1	сигнал таймерного канала №1 при постановке включен
	6.2	сигнал таймерного канала №1 при снятии выключен
	6.3	сигнал таймерного канала №1 по команде брелока включен
	6.4	длительность сигнала таймерного канала №1 – 1 с
7	7.1	работа с трехзонным пейджером запрещена (канал дистанционного радиоповещения - вывод X1/9 - переназначен для использования в качестве таймерного канала №2)
	7.2	контроль радиоканала пейджера разрешен
	7.3	передача на приемник пейджера предупредительного сообщения разрешена
	7.4	передача на приемник пейджера сообщения о снятии с охраны разрешена
	7.5	передача на приемник пейджера сообщения о постановке на охрану разрешена
	7.6	передача на приемник пейджера тревожного сообщения разрешена
	7.7	сигнал таймерного канала №2 при постановке выключен
	7.8	сигнал таймерного канала №2 при снятии включен
	7.9	длительность сигнала таймерного канала №2 установлена 1 с
8	8.1	длительность импульса управления замком 0,8 с
	8.2	запирание замков при включении зажигания разрешено
	8.3	отпирание замков при выключении зажигания разрешено
9	9.1	чувствительность предупредительного уровня датчика удара 230 единиц
	9.2	чувствительность тревожного уровня датчика удара 145 единиц