

## Содержание

1. Программирование системы служебным переключателем...	2
2. Выбор способа управления системой.....	4
3. Контроль метки при включенном зажигании.....	6
4. Время определения остановки.....	6
5. Чувствительность датчика движения.....	7
6. Задержка старта режима Anti-HiJack.....	7
7. Настройка автоматического перехода в режим «Охрана» при выключенном зажигании.....	7
8. Отложенный переход в режим «Охрана».....	8
9. Настройка энергосберегающего режима блокировки.....	8
10. Автоматический выход из Служебного режима.....	8
11. Настройка управления замком капота в режиме «Снят с охраны».....	8
12. Переход в режим «Охрана» с отключенными зонами.....	9
13. Настройка датчика заведенного двигателя.....	9
14. Принудительная постановка в охрану.....	9
15. Настройка работы системы в режиме «Охрана».....	10
16. Настройка включения опроса метки в режиме «Охрана».....	11
17. Открытие багажника в режиме «Охрана».....	12
18. Дальность действия радиометки.....	12
19. Настройка входов системы.....	12
20. Задержки подключения зон охраны при переходе в режим «Охрана».....	13
21. Установка задержек включения тревог.....	14
22. Настройка звуковых сигналов системы.....	14
23. Настройка световых сигналов системы.....	15
24. Настройка функций входов системы.....	15
25. Настройка функций выходов системы.....	17
26. Программирование таймерных каналов.....	17
27. Реализация дистанционного запуска двигателя.....	20
28. Настройка функций удаленных модулей СБИ.....	22
29. Сброс системы в заводские настройки.....	22
30. Просмотр версии программного обеспечения.....	22
31. Настройки питания системы.....	23
32. Таблица программирования.....	24
33. Монтаж системы.....	41
34. Расположение элементов системы.....	43
35. Порядок подключения.....	44

# 1. Программирование системы

В системе предусмотрены два режима программирования – Общий и Защищенный. Чтобы войти в Общий режим программирования, предварительный набор PIN-кода не обязателен, достаточно присутствия метки в зоне действия системы.

## **Для входа в Общий режим программирования необходимо:**

1. В режиме «Снят с охраны» включить зажигание.
2. В течение не более 30 секунд набрать с помощью служебного переключателя SERVICE-код, который указан в индивидуальной карте пользователя.

При правильном вводе кода прозвучат четыре коротких звуковых сигнала зуммера, подтверждающих вход в режим. Система находится в начальном состоянии Общего режима программирования. Светодиодная индикация – длинные вспышки красным.

Для установки функций необходимо набрать с помощью служебного переключателя номер выбранной функции и дождаться короткого звукового сигнала, подтверждающего установку функции. Каждая цифра в номере функции после точки должна набираться на противоположной стороне (кнопке) служебного переключателя. С какой стороны (кнопки) начинать набор – неважно.

Например, необходимо установить функцию 1.10.2. Нажимаем на одну сторону (кнопку) служебного переключателя один раз, затем нажимаем десять раз на противоположную сторону (кнопку) и для набора цифры 2 - возвращаемся на противоположную сторону (кнопку) служебного переключателя.

**Внимание!** В системе предусмотрен быстрый переход между набором функций. Для установки следующей функции, достаточно сразу после короткого звукового сигнала, подтверждающего ввод функции, набрать номер следующей функции и дождаться звукового подтверждения её установки.

После подтверждения установки функции коротким звуковым сигналом, светодиодный индикатор покажет номер установленной функции – чередующиеся серии зеленых и красных вспышек, разделенные одной длинной вспышкой красным.

Время нахождения в режиме программирования не ограничено. Для выхода из режима программирования необходимо выключить зажигание.

### **Для входа в Защищенный режим программирования:**

1. Войти в Общий режим программирования системы.
2. Служебным переключателем набрать номер раздела 10.
3. Дождаться короткого звукового сигнала.
4. Затем, в течение не более 30 секунд, набрать PIN-код системы.
5. Дождаться двух коротких звуковых сигналов, подтверждающих вход в Защищенный режим программирования.

В Защищенном режиме программирования осуществляется:

- запись радиометок в память системы;
- удаление радиометок из памяти системы;
- изменение PIN-кода;
- изменение SERVICE-кода;
- изменение PIN2-кода.

Изменение вышеуказанных кодов и программирование радиометок невозможно без знания PIN-кода, который скрыт под защитным слоем на индивидуальной карте пользователя. Таким образом, данные действия может совершать либо сам пользователь, либо уполномоченное им лицо.

Для записи радиометок в память системы необходимо набрать номер функции **п.п.10.1.1. – 10.1.5.**, соответствующий разрешенному количеству используемых меток. После короткого звукового сигнала зуммера, подтверждающего готовность системы к записи меток, вставить элемент питания в держатель батареи. Повторный звуковой сигнал зуммера подтверждает запись метки в память системы. Перед записью меток рекомендуется удалить из памяти системы все ранее запрограммированные метки (**п.п.10.1.6.**) и записать все имеющиеся. Выход из Защищенного режима в начальное положение Общего режима программирования осуществляется нажатием с удержанием любой стороны (кнопки) служебного переключателя до включения длинного звукового сигнала.

Для систем AUTOLIS Mobile с версией ПО v2.1.1 и более поздних версии ПО предусмотрена возможность настройки функций с помощью беспроводного USB-программатора AUTOLIS Installer, работающего на частоте 2,4 ГГц. Поставка программатора осуществляется только в авторизованные установочные центры.

## 2.Выбор способа управления системой

При выборе основного способа управления системой (**п.п.1.1.1.\***-заводская установка) требуется только наличие метки. Снятие с охраны и постановка в охрану происходят в автоматическом режиме, в соответствии с реализованным алгоритмом. Реализованные НР-блокировки не дадут запустить двигатель до обнаружения метки в зоне действия системы (для п.п.2.1.2., 2.1.3. ,7.X.1., 7.X.9., 9.2.2., 9.2.3., 9.4.2., 9.4.3.).

Если установить **п.п.1.1.2.**, система будет игнорировать наличие метки в зоне действия, оперативное управление системой будет возможно только набором PIN-кода. Ввод PIN-кода полностью отключает охрану и отменяет тревоги в любой момент. Чтобы не включились сигналы тревоги, PIN-код необходимо ввести в течение установленных задержек тревог (п.п.3.10. – 3.17.), после активации радиоканала системы в режиме «Охрана».

При управлении системой только с помощью PIN-кода, после выключения зажигания, переход в режим «Охрана» осуществляется с учетом задержки, установленной в п.п.1.7. и с учетом состояния дверей и багажника (если включен п.п.1.8.2.). Блокираторы дверей (если установлены) в этом режиме не работают.

При выборе **п.п.1.1.3., 1.1.4.**, для полного снятия с охраны системе требуется ввод индивидуального кода, который устанавливается пользователем. Заводская настройка – одиночное нажатие на любую сторону (кнопку) служебного переключателя в присутствии метки, с учетом порядка ввода подтверждения снятия с охраны (п.п.1.2.).

Установить код вторичной авторизации можно в **п.п.1.1.7.** или посредством программы AUTOLIS Installer.

Ввод кода можно выполнить двумя способами: с помощью служебного переключателя (в комплекте поставки) или штатными кнопками автомобиля, с помощью универсального адаптера AUTOLIS InterCoder или CAN-адаптера (в комплект поставки не входят).

**Внимание!** Код подтверждения не может совпадать с действующими значениями PIN-кода, SERVICE – кода и значениями 1-X, 2-X, 3-X, 2-3-4 при вводе кода служебным переключателем.

Для программирования кода подтверждения с помощью коротких и длинных нажатий аналоговых кнопок необходимо предварительно дважды набрать код короткими нажатиями в п.п.1.1.7. Таким образом, обучив систему уровням напряжения штатных кнопок автомобиля. Затем в **п.п.1.1.8.** набрать этот же код с учетом длинных и коротких нажатий. Для подключения и программирования кнопок, доступных в CAN-шине, используется CAN-адаптер и программа AUTOLIS Installer.

**Внимание!** Длинные и короткие нажатия могут быть использованы для штатных кнопок автомобиля, подключенных посредством адаптера AUTOLIS InterCoder или CAN-адаптера.

При активации **п.п.1.18.2.** система будет учитывать порядок ввода кода подтверждения – с какой кнопки начат набор. Порядок определяется при программировании кода в п.п.1.1.7, 1.1.8.

В системе предусмотрена защита от подбора кода подтверждения. Десять неверных попыток, включают 10 мин. паузу на прием кода. Включить защиту можно в **п.п.1.19.2.**

В **п.п.1.21.** и **п.п.1.22.** определяется необходимость ввода кода подтверждения для каждой метки при подаче зажигания и/или после открытия двери водителя в режиме «Снят с охраны».

При выборе **п.п.1.1.5., 1.1.6.,** подтверждение вводится набором PIN-кода в присутствии метки, с учетом порядка ввода подтверждения снятия с охраны (п.п.1.2.).

До включения зажигания время, в течение которого можно ввести подтверждение, не ограничено. В **п.п.1.2.** можно выбрать порядок ввода подтверждения снятия с охраны после включения зажигания.

При подаче зажигания все реализованные НР - блокировки восстанавливают цепь блокировки (для п.п.2.1.2., 2.1.3. ,7.X.1., 7.X.9., 9.2.2., 9.2.3., 9.4.2., 9.4.3.).

Если подтверждение снятия с охраны не произойдет в течение установленной задержки тревоги по зоне «Зажигание» (для п.п.1.2.1.), система включит тревогу, отправит тревожное сообщение, закроет замок капота и активирует все реализованные блокировки, независимо от типа блокировки. При попытке начать движение без ввода подтверждения, двигатель также будет заблокирован (для п.п.1.2.1. и 1.2.2.).

### 3.Контроль метки при включенном зажигании

В п.п.1.3. можно выбрать период контроля радиометки при включенном зажигании в режиме «Снят с охраны».

Если установить п.п.1.3.1., период контроля метки будет не ограничен. В нормальных условиях связи, в режиме «Снят с охраны» сеанс связи между основным блоком системы и меткой происходит каждую секунду. Это время изменяется автоматически при ухудшении условий связи и при переходе в другой режим. Режим «Anti-HiJack» разрешен.

Если установить п.п.1.3.2.\*,1.3.3., период контроля метки будет ограничен 2-мя минутами после установленных событий.

В случае отсутствия связи с меткой, режим «Anti-HiJack» включится только в период контроля метки.

При установке п.п.1.3.4., период контроля метки ограничен 2-мя минутами после установленного события. Система не будет реагировать на отсутствие метки через две минуты после начала движения в режиме «Снят с охраны» до выключения зажигания.

Для того чтобы выключить режим «Anti-HiJack», надо установить п.п.1.3.5.

При выключенном режиме «Anti-HiJack», контроль метки отключается после подачи зажигания. В случае отсутствия метки на момент выключения зажигания, переход в режим «Охрана» осуществляется с учетом задержки, установленной в п.п.1.7. и с учетом состояния дверей, багажника (при включенном п.п.1.8.)

### 4.Время определения остановки

Выбрать значение можно в п.п.1.4. Система, установленная на автомобиль, определяет остановку, если автомобиль находится в неподвижном состоянии в течение выбранного времени. Если автомобиль остановился на короткое время, и его остановка длилась меньше установленного в п.п.1.4. значения, система считает, что автомобиль находится в движении. Данная настройка участвует в алгоритме режима Anti-HiJack. Блокировка двигателя в этом режиме происходит только при определении системой полной остановки автомобиля.

## 5. Чувствительность датчика движения

Данная настройка имеет значение для работы системы во всех режимах. Заводская установка – п.п..1.5.2.\* (среднее значение). Регулировка чувствительности может понадобиться в случае не достаточно жесткой установки основного блока системы.

## 6. Задержка старта режима Anti-HiJack

При выборе п.п.1.6.1. режим Anti-HiJack включится сразу по окончании времени определения отсутствия метки в зоне действия системы.

В течение первых 90 секунд после начала движения автомобиля в режиме «Снят с охраны», время определения отсутствия метки соответствует времени определения остановки и может быть равным:

- 10 секундам (если время определения остановки = 5с или 10с);
- 30 секундам\* (если время определения остановки = 30с);
- 60 секундам (если время определения остановки = 60с или 120с).

По истечении первых 90 секунд после начала движения автомобиля в режиме «Снят с охраны», время определения отсутствия метки равно 60 секундам. При установке п.п.1.6.2.-1.6.4., старт режима Anti-HiJack откладывается на установленное значение.

## 7. Настройка автоматического перехода в режим «Охрана» при выключенном зажигании

В п.п.1.7. можно установить время, по истечении которого система перейдет в режим «Охрана» при выключенном зажигании, в случае отсутствия метки в зоне действия системы или введенного PIN-кода.

При выборе п.п.1.7.1. постановка в охрану произойдет при не значительном удалении от автомобиля\* и/или не ранее, чем через 10 секунд при отсутствии связи с меткой.

При выборе п.п.1.7.3. постановка в охрану произойдет при значительном удалении от автомобиля\* и/или не ранее, чем через 60 секунд при отсутствии связи с меткой.

\*Расстояние, на которое надо удалиться от автомобиля для перехода системы в режим «Охрана» зависит от дальности действия метки. Она регулируется в п.п.2.9.

## **8.Отложенный переход в режим «Охрана»**

Переход в режим охрана при отсутствии метки в зоне действия системы можно отложить до закрытия всех дверей и багажника. Для этого требуется установка п.п.1.8.2.

## **9. Настройка энергосберегающего режима блокировки**

Данный режим можно использовать для энергосбережения АКБ автомобиля при реализации НР-блокировок, управляемых радиометкой. Обмотка одного электромагнитного реле во включенном состоянии может потреблять около 30-70 мА (величина зависит от типа реле).

Длительное потребление тока, такой величины при выключенном зажигании (заглушенном двигателе) может привести к разряду АКБ автомобиля. Для того чтобы этого избежать, в системе предусмотрено ограниченное в п.п.1.9.2.-1.9.4.\* включение НР-реле (разблокирование) после снятия с охраны, до включения зажигания. Режим можно выключить в п.п.1.9.1.

## **10. Автоматический выход из Служебного режима**

Автоматический выход из Служебного режима можно отключить в п.п.1.10.2. в случае необходимости оставить систему в Служебном режиме в присутствии метки.

## **11. Управление замком капота в режиме «Снят с охраны»**

Если необходимо, чтобы электромеханический замок капота закрывался сразу при определении отсутствия метки в зоне действия системы, до окончания задержки старта режима Anti-HiJack, установите п.п.1.11.1

Для подключения замка капота рекомендуется использовать удаленный модуль СБИ-500. Настройка работы этих модулей производится в разделе 9 таблицы программирования. В частности можно выбрать способ управления замком капота – меткой (с учетом подтверждения) или зажиганием (с учетом подтверждения).

**п.п.9.5.1.\*** - замок капота будет открываться/закрывается при снятии/постановке в охрану соответственно. При выборе **п.п.9.5.2** – замок капота будет открываться/закрывается при включении/выключении зажигания соответственно при полностью снятой охране. В **п.п.1.20.** настраивается работа замка капота при отмене Кода подтверждения (п.п.6.X.17.) При выборе **п.п.1.20.2.** замок закрывается сразу при открытии двери водителя до ввода Кода вторичной авторизации.

## **12. Переход в режим «Охрана» с отключенными зонами**

Устанавливается в **п.п.1.12.1.** Заводская установка – «Запрещен». Подробно о данной функции читайте в разделе 14 Руководства по эксплуатации.

## **13. Настройка датчика заведенного двигателя**

Интегрированный в систему датчик заведенного двигателя можно настроить в **п.п.1.13.**, выбрав одно из четырех возможных значений чувствительности или его обучить: **п.п.1.13.5.** - при заведенном двигателе и максимальным количеством включенных потребителей энергии, **п.п.1.13.6.** – при включенном зажигании, заглушенном двигателе и выключенных потребителях.

## **14. Принудительная постановка в охрану**

При активации функции Принудительной постановки в охрану – п.п.6.X.7.,6.X.9.,6.X.10.,6.X.14., автоматический переход в режим полной охраны можно отключить в **п.п.1.14.2.** В этом случае при удалении от автомобиля с меткой, система перейдет в режим частичной охраны с контролем зажигания, датчика движения и концевика капота. Автоматическое включение режима частичной охраны позволяет оставлять в автомобиле пассажиров, не оставляя в автомобиле метку и не выполняя никаких дополнительных действий для защиты автомобиля от угона.

При реализации принудительной постановки в охрану штатным сигналом закрытия центрального замка автомобиля, необходимо учитывать состояние зажигания автомобиля, чтобы избежать принудительную постановку в охрану в режиме «Снят с охраны» при управлении центральным замком штатными кнопками в салоне автомобиля. Заводская настройка **п.п.1.15.2.\***– принудительная постановка в охрану при включенном зажигании запрещена.

В системе реализована возможность принудительной постановки в охрану с подтверждением, когда одного сигнала от штатных систем автомобиля недостаточно и необходимо осуществлять постановку в охрану при определенных условиях.

Например, есть возможность включать принудительную постановку в охрану по сигналу дозапираания («супер блокировка») центрального замка со штатного ключа автомобиля – **п.п.1.16.3**. Подтверждение должно произойти в течение 4 секунд после первого импульса постановки.

При установке **п.п.1.16.2**. система получает подтверждение от Сервисного входа в течение 5 секунд до или после получения импульса принудительной постановки. Заводская настройка – включена принудительная постановка в охрану без подтверждения.

В **п.п.1.17** регулируется длительность импульса принудительной постановки в охрану. Заводская настройка – минимальное время 0,12 секунды.

## **15. Настройка работы системы в режиме «Охрана»**

В составе системы имеется встроенное силовое реле блокировки, которое необходимо настроить для работы реализованного типа блокировки двигателя. Заводская установка для работы этого реле **п.п.2.1.1.\*** – НЗ-тип блокировки, управляется датчиком движения. Это означает, что блокировка включается на установленное в **п.п.2.2.1**. время при попытке начать движение в режиме «Охрана». В остальное время блокируемая цепь восстановлена нормально замкнутыми контактами реле.

Для изменения времени блокировки цепи, надо набрать п.п.2.2.1., дождаться короткого звукового сигнала зуммера и набрать с помощью служебного переключателя необходимое время блокировки двигателя. Одно нажатие равно одной секунде. Минимальное время блокировки двигателя - 1 секунда. Заводская настройка – 8 секунд.

Если при установке времени блокировки, пауза между нажатиями на служебный переключатель будет более двух секунд, система решит, что набор закончен и запомнит набранное значение. Устанавливать время блокировки двигателя более 20 секунд не рекомендуется.

Реле можно настроить на НР-тип блокировки: предусмотрены два варианта – с управлением реле зажиганием (п.п.2.1.2) и с управлением меткой (п.п.2.1.3.). Для **п.п.2.1.3.** автоматически активируется Энергосберегающий режим с ограничением времени разблокировки при выключенном зажигании, установленным в п.п.1.9. Встроенное реле можно использовать в качестве силового таймерного канала.

Настройки чувствительности датчиков удара и наклона производятся в **п.п.2.3.-2.5.** Заводские установки имеют средние значения.

Дистанционный запуск двигателя в режиме «Охрана» можно разрешить в **п.п.2.7.** Заводская установка – «Запрещен».

## **16. Настройка включения опроса метки в режиме «Охрана»**

Значения функций, установленные в **п.п.2.6.** определяют индивидуальный алгоритм снятия с охраны. В режиме «Охрана» радиоканал системы выключен. Для того чтобы пройти идентификацию с помощью метки и снять систему с охраны, надо включить радиоканал.

В системе предусмотрена возможность выбора событий, которые включают радиоканал в режиме «Охрана». Если не изменять заводскую настройку данного подраздела **п.п.2.6.1.\***, система начнет опрос метки при изменении состояния любой подключенной охранной зоны, за исключением зон датчиков удара, наклона, движения и предупредительной зоны. Например, при открытии двери.

Можно реализовать снятие с охраны по открытию дверей, багажника, только по включению зажигания или по нажатию на педаль тормоза. (п.п.2.6.2.-2.6.5.) Есть возможность начинать опрос метки по команде от внешнего устройства. При установке п.п.2.6.6., система будет включать радиоканал в режиме «Охрана» только при получении на установленный вход сигнала требуемого типа - п.п.6.X.8.,6.X.9. 6.X.10., где X - это номер входа.

## 17. Открытие багажника в режиме «Охрана»

В случае установки функции п.п.2.10.2., при открытии багажника штатным ключом в присутствии метки, система перейдет в режим частичной охраны, отключив датчики удара, наклона, предупредительную и тревожную зоны. Остальные подключенные на период охраны зоны (например, двери, зажигание, капот, датчик движения, педаль тормоза) будут контролироваться системой. Замок капота и блокираторы дверей остаются закрытыми.

После закрытия крышки багажника в режиме частичной охраны система через несколько секунд возьмет под охрану отключенные зоны и концевик багажника. Подробнее о работе системы в этом режиме читайте в Руководстве по эксплуатации.

## 18. Дальность действия радиометки

В системе есть возможность регулировать дальность действия метки при включении радиоканала в режиме «Охрана» - п.п.2.8. и увеличивать дальность действия метки при выключенном зажигании в режиме «Снят с охраны» - п.п.2.9. Регулировка дальности действия метки позволяет индивидуально настроить систему под конкретные условия эксплуатации автомобиля.

## 19. Настройка входов системы

Раздел 3 таблицы программирования дает возможность обучить входы системы сигналам штатных цепей автомобиля. Информационные сигналы, получаемые от штатной проводки, могут иметь различную полярность и уровни напряжения.

По умолчанию, система считает отрицательным и положительным типом сигналов изменение входного напряжения относительно

значений 1В (меньше для отрицательного) и 2,25В (больше для положительного). Как правило, этого достаточно для корректного определения состояния сигнала на входе. Однако уровни напряжения штатных сигналов могут отличаться от вышеуказанных значений.

Для работы системы со штатными сигналами, уровни которых отличаются от вышеуказанных, входы концевиков дверей, багажника, капота, педали тормоза и сервисный вход можно обучить входным сигналам.

Например, для обучения входа системы состоянию открытой двери необходимо:

- подключить выбранный вход системы к цепи штатных концевиков дверей автомобиля;
- открыть дверь (двери);
- войти в п.п.3.1.3.;
- дождаться короткого звукового сигнала зуммера.

На этом процесс обучения входа состоянию открытой двери будет закончен. Аналогичные действия надо совершить при обучении входа системы состоянию закрытой двери (п.п.3.1.4.). Так обучаются все перечисленные входы системы. Для Сервисного входа активным уровнем (п.п.3.5.3.) считается управляющий сигнал, а не активным уровнем (п.п.3.5.4.) – отсутствие управляющего сигнала.

Система может быть обучена не только «чистым» значениям уровней сигналов, но и запоминать среднее значение уровня сигнала на фоне «шумов».

## **20. Задержки подключения зон охраны при переходе в режим «Охрана»**

В некоторых случаях необходима задержка подключения зоны охраны на время работы штатного оборудования после перехода системы в режим «Охрана». Например, задержка подключения зоны дверей может быть необходима для выключения штатного плафона освещения салона автомобиля. Включение и настройка задержек предусмотрены для зоны дверей, предупредительной зоны, тревожной зоны и датчика удара (п.п.3.6.- 3.9., п.п.3.18).

## 21. Установка задержек включения тревог

Для пунктов программирования: **3.10.2., 3.11.2., 3.12.2., 3.13.2., 3.14.2., 3.15.2., 3.16.2., 3.17.2. 3.20.2.** установлено единое правило ввода значений. При входе в соответствующий пункт, звучит короткий сигнал зуммера («пик») – система готова к вводу значения времени. При наборе - неважно, на какую сторону (кнопку) служебного переключателя нажимать. При этом 1 нажатие равно 1 секунде. Все нажатия суммируются системой. Если пауза между нажатиями превысила две секунды, система считает, что набор закончен и запоминает набранное значение. Звучит короткий сигнал подтверждения ввода.

Если вы пытаетесь установить значение времени, меньше минимально допустимого, указанного в таблице, система выдает три коротких звуковых сигнала (ошибка ввода) и выходит из данного пункта программирования. Для установки нового значения времени, больше минимально допустимого, необходимо снова набрать соответствующий пункт.

Для установки минимального значения времени задержки, указанного в таблице, достаточно набрать соответствующий пункт программирования, дождаться короткого звукового сигнала и выключить зажигание. Минимальное значение (по умолчанию\*) будет установлено. Ранее установленное значение времени (если устанавливалось) будет отменено.

**Внимание!** Это правило ввода также распространяется на п.п.9.6.2., п.п.9.7.2. – задержки включения при последовательной блокировке.

**Внимание!** Вышеуказанное правило не распространяется на установку задержек таймерных каналов (п.п.8.X.Y.2., 8.X.Y.3., 8.X.Y.7., 8.X.Y.9., где X - номер канала, а Y - номер события).

## 22. Настройка звуковых сигналов системы

Значения функций раздела 4 таблицы программирования для звуковых сигналов сирены устанавливаются одновременно для специальных выходов системы и удаленных модулей СБИ-500 (если подключены). Для управления сиреной в основном блоке системы имеется отдельный выход Х6(6), который выполнен на базе бесшумного силового ключа. Сигналы сирены можно отключить для

постановки/снятия с охраны, тревог и сигналов в режиме Anti-HiJack. (п.4.1.- 4.3.). Кроме того, сигналы сирены могут быть прерывистыми или непрерывными на протяжении цикла тревоги (30 секунд).

Отдельно от сигналов сирены в п.п.4.5.- п.п.4.8. настраиваются сигналы зуммера.

## 23. Настройка световых сигналов системы

Для реализации световых сигналов, в системе предусмотрены три различных способа подключения к штатным цепям автомобиля. Тип световых сигналов устанавливается в п.п. 5.3. Есть возможность силового подключения к штатным цепям указателей поворотов (п.п.5.3.1.) – это обеспечивают бесшумные силовые выходы системы Х6(7) и Х6(8). Световые сигналы можно реализовать путем подключения к штатной кнопке аварийной сигнализации автомобиля с фиксацией или без фиксации (п.п.5.3.2. - 5.3.3.).

В п.п.5.4. есть возможность в случае необходимости настроить длительность управляющих импульсов для кнопки аварийной сигнализации без фиксации.

## 24. Настройка функций входов системы

Функции входов системы, указанные в разделе 6 таблицы программирования являются функциями по умолчанию. Все функции входов можно переназначить, используя 18 возможных вариантов.

По умолчанию номер функции соответствует номеру входа.

Для **функций 1,2,3,4,5,6,13** системы есть возможность установить одну функцию для нескольких или для всех входов. Например, в системе могут быть реализованы две зоны дверей или несколько тревожных зон.

**Функции 7,9,10,14** отвечают за реализацию принудительной постановки в охрану в присутствии метки при выключенном зажигании. При возможности получения статусного сигнала состояния штатной системы охраны, рекомендуется использовать триггерные функции работы входов 9,10.

**Функция 8** позволяет реализовать включение радиоканала системы в режиме «Охрана» только с помощью внешнего сигнала.

**Функция 13** обеспечивает контроль состояния блокираторов дверей («штырей») в режиме «Снят с охраны». Сигнал контроля можно получить от встроенных в блокираторы переключателей.

Центральные контакты переключателей блокираторов необходимо подключить к «массе». Контакты переключателей блокираторов, на которых отсутствует отрицательный сигнал в состоянии блокиратора «открыт», необходимо соединить вместе и подключить к входу с установленной функцией 13. В случае самопроизвольного выдвижения одного или нескольких блокираторов, система автоматически сформирует сигнал на их открытие.

**Функция 15** также отвечает за работу дверных блокираторов. При наличии отрицательного потенциала на установленном входе, система не открывает блокираторы дверей при подаче команды «Снять с охраны».

**Функция 16** позволяет однократно включать режим частичной охраны с отключенными зонами датчиков движения, наклона, удара, Предупредительной и Тревожной зонами, что позволяет оставить автомобиль под охраной на подвижной платформе.

Управляющий сигнал на установленный вход должен поступить в течение 5 секунд после команды принудительной постановки в охрану. Способ принудительной постановки в охрану не имеет значения. Подробнее о функции Lift Parking читайте в Руководстве по эксплуатации.

**Функция 17** отменяет подтверждение снятия с охраны (если включено). При любом изменении состояния установленного на данную функцию входа во время остановки автомобиля в течение 5 секунд и более в режиме «Снят с охраны», система будет отменять подтверждение снятия с охраны. Отсутствие подтверждения снятия с охраны при попытке начать движение приведет в мгновенной блокировке двигателя. Вход с установленной функцией 17 рекомендуется подключать к датчику двери водителя.

**Функция 18** Тревожная кнопка. О работе функции читайте в разделе 15 Руководства по эксплуатации.

**Функция 19** Вход включения виртуальной метки. Любое изменение состояния входа включает радиоканал системы для работы с Виртуальной меткой. Используя данную функцию входа можно настроить параллельный алгоритм работы системы с меткой, отличный от основного. Для этого в разделе 8 предусмотрены два события: «Появление виртуальной метки» (событие 33) и «Пропадание виртуальной метки из зоны действия» (событие 34).

**Функция 20** Подключение к шине W-BUS. На работу с шиной W-BUS настроен только вход 2 (X7/2 на схеме подключения). Подключение к шине W-BUS необходимо для управления предпусковыми подогревателями WEBASTO.

**Функция 21** Подключение к линии RX T-BUS. На работу с линией RX T-BUS настроен только вход 3 (X7/3 на схеме подключения). Линия RX T-BUS используется для подключения CAN-адаптера CANTEC XL.

**Функция 22** Кодовый канал. Использовать в качестве кодового канала можно только вход 6 (X7/6 на схеме подключения). Кодовый канал дает возможность управлять системой, таймерными каналами и доступными режимами работы автомобиля через CAN-шину (при подключенном CAN-адаптере) с помощью кнопки или сенсора, доступных снаружи автомобиля.

Кодовый канал может различать два разных кода. Каждый код может быть введен 1 - 16 нажатиями, каждое из которых может быть длинным или коротким. Кодовый канал можно настроить на работу с отрицательными или положительными сигналами ввода кода. Правильный ввод кода может подтверждаться звуковыми и/или световыми сигналами. Вводимый код имеет защиту от подбора (требуется включение). Все настройки работы кодового канала и выбор доступных команд управления через CAN-шину осуществляются только с помощью программы AUTOLIS Installer.

## **25. Настройка функций выходов системы**

Функции выходов системы (раздел 7), также являются функциями, назначенными по умолчанию. Функция каждого выхода может быть переназначена на одну из 11 возможных вариантов.

Функцию 12 можно установить только на двух выходах: **подключение к шине W-BUS (только выход 1)** и **подключение к линии TX T-BUS (только выход 3)**. Допускается дублирование одной функции несколькими или всеми выходами за исключением функции 12.

## **26. Программирование таймерных каналов**

Любой из универсальных выходов системы можно использовать в качестве таймерного канала. Для этого необходимо установить п.п.7.X.10 (где X – это номер выхода). Кроме того, есть возможность использовать встроенное реле блокировки, в качестве силового таймерного канала. Для этого необходимо установить п.п.2.1.4.

Раздел 8 таблицы программирования позволяет задать условия включения и выключения канала, с привязкой к любому из 38-ми возможных событий, с выбором необходимых задержек включения и выключения. Включением канала считается отрицательный перепад сигнала.

На выбранном выходе системы может появляться импульс установленной длительности (мин. значение 1 с), с привязкой только к событию включения канала, или потенциал, управляемый событиями включения и выключения канала.

**Внимание!** В случае изменения установленного события включения или выключения, установленные ранее задержки, для измененного события сбрасываются.

Таймерные каналы системы можно использовать для формирования управляющих сигналов штатными системами автомобиля и внешними модулями.

### **Примеры использования таймерных каналов.**

**Пример 1.** Используем 5-й выход системы для питания внешнего датчика, который должен включаться через 10 секунд после перехода системы в режим «Охрана» и выключаться при снятии с охраны.

- набираем п.п.7.5.10.(«пик») – разрешение использования выхода №5 в качестве таймерного канала;
- набираем п.п.8.5.1.5. («пик»)– включаем канал №5 при постановке в охрану до события выключения;
- набираем п.п.8.5.1.7. («пик») 10 («пик») – устанавливаем задержку включения канала после постановки в охрану, равной 10 секундам;
- набираем п.п.8.5.2.6. – устанавливаем событие выключения канала – «Снятие с охраны».

**Пример 2.** Используем 3-й выход системы для закрытия блокираторов дверей левого борта автомобиля (п.п.7.3.3.), 6-й выход системы используем для закрытия блокираторов дверей правого борта автомобиля с задержкой, при переходе в режим «Охрана».

- набираем п.п.7.6.10.(«пик») – разрешение использования выхода №6 в качестве таймерного канала;

- набираем п.п.8.6.20.2 («пик») 1 («пик») – устанавливаем событие включения канала - «Закрытие блокираторов дверей» и время включения канала – импульс, длительностью одна секунда.
- набираем п.п.8.6.20.7. («пик») 5 («пик») – устанавливаем задержку включения канала после закрытия блокираторов дверей левого борта, равную 5 секундам.

**Внимание!** Если после входа в один из п.п.8.X.Y.2., 8.X.Y.3., 8.X.Y.7., 8.X.Y.9., (где X - номер канала, а Y - номер события), выключить зажигание, не вводя значения времени, система оставит действительным, ранее установленное значение. Если значение времени ранее не устанавливалось, то при выключении зажигания, функция будет считаться не установленной.

**Внимание!** При выборе п.п.8.X.Y.5. (где X – это номер канала, а Y – это номер события) – «Выход включается до события выключения», необходимо обязательно установить событие выключения для этого выхода – п.п.8.X.Y.6. В противном случае, канал будет считаться не запрограммированным.

Установка функций таймерных каналов с помощью Служебного переключателя ограничена настройками только слаботочных выходов (X7/1-6) и релейного канала (X6/5,9,10), по одному событию включения и по одному событию выключения.

Для установки функций таймерных каналов в полном объеме, с возможностью использования силовых (+) выходов системы (X6/6, X6/7, X6/8 - на схеме подключения) в качестве таймерных каналов, необходимо использовать программатор AUTOLIS Installer и одноименное WINDOWS -приложение.

В программе есть возможность устанавливать более одного события включения и выключения для каждого таймерного канала, регулировать время работы и задержки включения канала с точностью до 0,1 секунды, программировать последовательность импульсов на выходе таймерных каналов.

События таймерных каналов **5,6 (Команды 11, 12) и 29,30,31,32 (Команды 13, 14, 15, 16)** являются GSM-командами, которые можно подать системе с телефона в режиме сеанса связи или посредством SMS-сообщений.

Если таймерный канал запрограммировать на **событие 12 Функция «Безопасность вождения»** и подключить его к штатной цепи

запирания центрального замка автомобиля, то система будет работать по следующему алгоритму. В случае открытия/закрытия любой двери автомобиля во время 5-ти секундной остановки в режиме «Снят с охраны» и при включенном зажигании, система будет выдавать на запрограммированном канале управляющий импульс, который будет запирать центральный замок автомобиля через 7-12 секунд после начала движения.

## **27. Реализация дистанционного запуска двигателя**

События таймерных каналов **37,38,57,61,62** могут быть использованы для реализации дистанционного запуска двигателя автомобиля средствами основного блока системы по одной из GSM-команд. Установленная GSM-команда может включать одновременно несколько таймерных каналов, подключенных к соответствующим цепям и запрограммированных на включение обходчика штатного иммобилайзера, имитации нажатия педали тормоза (при необходимости), подачу зажигания (1,2 группы), и работу стартера автомобиля.

До включения каналов подачи зажигания необходимо включить канал обходчика штатного иммобилайзера. Для этого можно использовать релейный таймерный канал 8. Условие включения канала обходчика: «На установленное время или до события выключения». Установленное время работы канала будет являться временем, в течение которого будет разрешена работа двигателя.

Для имитации нажатия педали тормоза, необходимо подключить соответствующий таймерный канал к концевнику педали и запрограммировать условие включения канала: «На установленное время или до события выключения». Необходимо включить канал педали тормоза на время работы стартера. Рекомендуется использовать один из силовых (+) таймерных каналов №№ 9 или 10.

Условие включения каналов подачи зажигания: «На установленное время или до события выключения». Установленное время работы каналов будет являться временем, в течение которого двигатель должен быть заведен.

**События 57,61,62** служат для отмены дистанционного запуска двигателя в случае наступления одного из указанных событий.

Эти события используются для выключения таймерных каналов, участвующих в подаче зажигания и работе обходчика.

Условие включения канала, отвечающего за работу стартера: «На установленное время или до события выключения». Для автоматического отключения стартера после запуска двигателя необходимо использовать событие 13 – «Включение сервисного входа». Для работы в качестве Сервисного входа надо в разделе 6 назначить один из выходов (6.X.11) и подключить его в цепь генератора или штатную цепь контроля двигателя, в которой будет происходить изменение напряжения при успешном запуске. При необходимости, надо настроить работу Сервисного входа в разделе 3 (3.5.X.).

При подключенном CAN-модуле, возможно использование события запуска двигателя из CAN-шины автомобиля для отключения стартера, без подключения Сервисного входа. В этом случае, надо подтвердить использование события «Двигатель заведен» в разделе CAN программы AUTOLIS Installer и установить в качестве события выключения канала стартера таймерное событие 9 «Запуск двигателя».

При реализации дистанционного запуска на автомобилях, оснащенных кнопкой СТАРТ/СТОП, подключение канала стартера не требуется. Событие «Двигатель заведен» из CAN-шины может быть использовано для оповещения владельца автомобиля об успешном запуске.

Температурные пороги **событий 37 и 38** для запуска и/или остановки двигателя задаются с помощью SMS-команд 41# и 42#. Описание данных команд читайте в разделе «Настройка системы с помощью SMS – команд» Руководства по эксплуатации.

После остановки двигателя и выключения зажигания по таймеру или по событию, может понадобиться имитация открытия/закрытия двери автомобиля. Эту функцию можно реализовать с помощью еще одного таймерного канала, подключенного к концевiku двери и настроенного на включение по таймерному событию 22. Второй способ - используется соответствующая команда в разделе CAN программы AUTOLIS Installer.

При установке функций таймерных каналов для реализации дистанционного запуска двигателя необходимо запрограммировать оптимальные задержки включения каналов для корректной работы штатного оборудования автомобиля и успешного запуска двигателя.

## 28. Настройка функций удаленных модулей СБИ

Раздел 9 таблицы программирования позволяет настроить функции удаленных модулей СБИ, которые подключаются к системе посредством цифровой шины CodeBus. Перед началом настройки функций, модули необходимо зарегистрировать в системе в соответствии с п.п. 9.1.1.

При подключении модулей СБИ-500 система получает возможность цифрового управления по защищенному каналу связи блокировками, замком капота и сиреной. Управление замком капота осуществляется с учетом состояния собственного входа концевика капота. Тип блокировки встроенного силового реле модуля СБИ-500 устанавливается в п.п.9.2.1.

**Внимание!** Тип блокировки удаленных модулей СБИ-450 программируется с помощью входа программирования этого модуля (коричневый провод). Подключение входа программирования необходимо выполнить до подключения питания модуля.

Удаленный модуль СБИ-500 имеет слаботочный выход, который можно использовать для организации дополнительной блокировки двигателя - п.п.9.4. С помощью п.п.9.6. и п.п.9.7. есть возможность реализовать последовательную блокировку двигателя.

Удаленные модули СБИ-500 и СБИ-450 имеют в своем арсенале независимый от основного блока датчик движения, с возможностью настройки чувствительности всех подключенных модулей одновременно - п.п.9.8.

Время НЗ-блокировки для модулей СБИ-500 и СБИ-450 можно изменить в п.п.9.9.1. Заводская настройка – 8 секунд. В п.п.9.10. можно задать алгоритм работы модуля СБИ-450 в режиме «Охрана» для НЗ-типа блокировки.

## 29. Сброс системы в заводские настройки

Для сброса системы в заводские настройки необходимо в режиме программирования набрать п.п.11.1.1. Заводские настройки отмечены в таблице программирования символом «звездочка».

## 30. Просмотр версии программного обеспечения

Для просмотра версии программного обеспечения основного блока системы наберите п.п.12.1. После набора, система чередуясь миганиями светодиода индикатора покажет трехзначный номер программного обеспечения основного блока.

## 31. Настройки питания системы

В разделе 13 таблицы программирования задаются параметры питания системы. Тип резервного источника питания системы выбирается в **п.п.13.1.**: Батарея 9В (не заряжаемая) или АКБ 12В (заряжаемая). Заводская настройка – АКБ 12В. Заряд АКБ возможен только при включенном зажигании.

**Внимание!** Перед подключением не заряжаемой батареи с номинальным напряжением 9В обязательно установите **п.п.13.1.1.** и **п.п.13.3.1.\*** Эти настройки исключают возможность заряда новой батареи напряжением выше 10,3В.

При снижении напряжения основной АКБ автомобиля ниже порога, задаваемого в **п.п.13.2.**, система автоматически перейдет в режим пониженного потребления для сохранения заряда основной АКБ.

Режим пониженного потребления включается независимо от текущего режима работы системы - «Охрана», «Снят с охраны» или Служебный режим. В этом режиме GSM-связь с системой отсутствует за исключением отдельных событий и периодов, при этом система по-прежнему может отправлять тревожные и информационные сообщения. Система будет на связи в течение трех минут при смене текущего режима и после окончания оповещения.

Также включение GSM-связи будет происходить каждый час на три минуты для приема SMS-сообщений или звонков. Включение GSM-связи по таймеру в режиме пониженного потребления можно отменить в **п.п.13.5.**

Автоматический выход из режима пониженного потребления происходит при достижении уровня напряжения основной АКБ выше порога, установленного в **п.п.13.2.** Заводская настройка – 11,3В.

Систему можно перевести в режим пониженного потребления SMS-командой 19#\_ 1, независимо от настроек порога напряжения в **п.п.13.2.** В этом случае, выход из режима будет происходить в соответствии с настройкой **п.п.13.4.**

Для отключения режима пониженного потребления при включенных настройках **п.п.13.4.2** и **п.п.13.5.2** необходимо в течение 3-х минут после включения тревоги или выключения режима «Охрана» отправить системе SMS-команду 19#\_ 0. Тревогу можно вызвать искусственно, если открыть автомобиль без метки в режиме «Охрана» или вызвать срабатывание датчика удара.

## 32. Таблица программирования

Общий режим программирования системы		
Раздел 1. Управление системой		Уст.
1.1. Способы управления	1.1.1.* Основной способ – управление с помощью радиометки без подтверждения	
	1.1.2. Управление с помощью PIN-кода ( <b>опрос радиометки выключен</b> )	
Управление радиометкой с подтверждением - <b>набор кода Вторичной авторизации</b> (по умолчанию - одиночное нажатие)	1.1.3. С однократным вводом кода <b>перед первой поездкой</b> после снятия с охраны	
	1.1.4. С многократным подтверждением <b>перед каждой поездкой</b>	
Управление радиометкой с подтверждением - <b>набор PIN-кода</b>	1.1.5. С однократным вводом PIN-кода <b>перед первой поездкой</b> после снятия с охраны	
	1.1.6. С многократным вводом PIN-кода <b>перед каждой поездкой</b>	
Изменение кода Вторичной авторизации ( <b>значения 1-Х, 2-Х, 3-Х, 2-3-4, действующие значения SERVICE – кода и PIN - кода исключены при вводе кода служебным переключателем</b> )	1.1.7. <i>Ввести код, дождаться короткого звукового сигнала. Повторно ввести код, дождаться двух коротких звуковых сигналов.</i>	
Использование для ввода кода Вторичной авторизации <b>коротких и длинных нажатий</b> штатных кнопок автомобиля	1.1.8. Ввести код, установленный в п. 1.1.7. Удержание кнопки менее 1с – короткое нажатие. Удержание кнопки более 1с – длинное нажатие. Нажатия подтверждаются соответствующими звуковыми сигналами (короткими и длинными). Если пауза между нажатиями более 2с – набор считается законченными, звучит короткий звуковой сигнал. После этого необходимо повторно ввести код. Запись кода подтверждается двумя короткими звуковыми сигналами.	
Программирование Универсальных кодов <b>Кодовый канал п.п.6.6.22.</b>	1.1.9. Программирование Универсального кода 1	
<i>Набрать код - дождаться короткого звукового сигнала, затем набирать код повторно - дождаться 2-х коротких сигналов.</i>	1.1.10. Программирование Универсального кода 2	

1.2. Порядок ввода кода Вторичной авторизации или PIN-кода <b>после включения зажигания</b> (до включения зажигания – время ввода не ограничено)	1.2.1. Код вводится в течение задержки тревоги по зоне «Зажигание» (п.п. 3.17.)	
	1.2.2.* Код вводится до начала движения, если код не введен - при попытке начать движение, тревога и блокировка включаются без задержки	
	1.2.3. Код вводится до начала движения, задержка старта режима Anti-HiJack после начала движения 10 сек.	
	1.2.4. Код вводится до начала движения, задержка старта режима Anti-HiJack после начала движения 20 сек.	
	1.2.5. Код вводится до начала движения, задержка старта режима Anti-HiJack после начала движения 30 сек.	
	1.2.6. Код вводится до начала движения, задержка старта режима Anti-HiJack - 60 сек.	
1.3. Контроль метки в режиме «Снят с охраны» <b>при включенном зажигании</b>	1.3.1. <b>Постоянный контроль</b> метки, независимый от состояния зон охраны.	
	1.3.2. Контроль метки включается при изменении состояния зон: двери, датчик движения – <b>каждое движение</b> после фиксации остановки.	
	1.3.3.* Контроль метки включается при изменении состояния зон: двери, датчик движения - <b>первое движение</b> после снятия с охраны.	
	1.3.4. Контроль метки включается при изменении состояния зон: датчик движения - <b>первое движение</b> после снятия с охраны.	
	1.3.5. Контроль метки выключается после подачи зажигания. <b>Режим «Anti-HiJack» отключен.</b>	
1.4. Время определения остановки	1.4.1. 5 с	
	1.4.2. 10 с	
	1.4.3.* 30 с	
	1.4.4. 60 с	
	1.4.5. 120 с	
1.5. Чувствительность датчика движения	1.5.1. Зона отключена для тревоги	
	1.5.2. Минимальная	
	1.5.3. Очень низкая	
	1.5.4. Низкая	
	1.5.5. Средняя	
	1.5.6. Средняя	
	1.5.7. Средняя	
	1.5.8.* Выше среднего	
	1.5.9. Высокая	
	1.5.10. Очень высокая	
	1.5.11. Максимальная	

1.6. Задержка старта Anti-HiJack	1.6.1. Без задержки	
	1.6.2.* 20 с	
	1.6.3. 60 с	
	1.6.4. 90 с	
1.7. Задержка автоматического перехода в режим «Охрана» при выключенном зажигании	1.7.1. 10 с	
	1.7.2.* 30 с	
	1.7.3. 60 с	
1.8. Отложенный переход в режим полной Охраны при открытой двери или багажнике	1.8.1.* Выключен	
	1.8.2. Включен до закрытия всех дверей и багажника	
1.9. Энергосберегающий режим при выключенном зажигании (для п.п.2.1.3, п.п.7.X.9, п.п.9.2.3, п.п.9.4.3.)	1.9.1. Выключен	
	1.9.2. Включен с задержкой 3 мин.	
	1.9.3. Включен с задержкой 10 мин.	
	1.9.4.* Включен с задержкой 30 мин.	
1.10. Автоматический выход из Служебного режима	1.10.1.* Разрешен	
	1.10.2. Запрещен	
1.11. Закрытие замка капота в режиме «Снят с охраны» при включенном зажигании	1.11.1. При определении отсутствия метки	
	1.11.2.* При старте функции Anti-HiJack	
1.12. Переход в режим «Охрана» с отключенными зонами ( <b>управление быстрыми кодами</b> )	1.12.1. Разрешен	
	1.12.2.* Запрещен	
	1.12.3. Разрешен только для кода 1-12	
1.13. Чувствительность датчика заведенного двигателя (для п.п.8.X.9.X.; 8.X.10.X.)	1.13.1. Максимальная	
	1.13.2. Высокая	
	1.13.3.* Средняя	
	1.13.4. Низкая	
Режим обучения датчика заведенного двигателя	1.13.5. Режим обучения состоянию заведенного двигателя	
	1.13.6. Режим обучения состоянию заглушенного двигателя	
1.14. Автоматическая постановка в частичную охрану (только для п.п.6.X.7., 6.X.9., 6.X.10., 6.X.14)	1.14.1.* Выключена	
	1.14.2. Включена (автоматически включается при реализации принудительной потсановки)	
1.15. Принудительная постановка в охрану с включенным зажиганием	1.15.1. Разрешена	
	1.15.2.* Запрещена	

1.16. Подтверждение принудительной постановки в охрану импульсом (для п.п.6.X.7., 6.X.11., 6.X.14.)	1.16.1.* Без подтверждения	
	1.16.2. Подтверждение включается Сервисным входом	
	1.16.3. Подтверждение включается повторным импульсом	
	1.16.4. Подтверждение включается сервисным входом 2 (+/-3 сек)	
	1.16.5. Подтверждение включается сервисным входом 2 (+/-5 сек)	
1.17. Минимальная длительность импульса принудительной постановки в охрану (для п.п.6.X.7, 6.X.14)	1.17.1.* 0,12 сек	
	1.17.2. 0,2 сек	
	1.17.3. 0,5 сек	
	1.17.4. 1 сек	
1.18. Порядок ввода Кода подтверждения - с какой кнопки начинать набор (только для адаптера AUTOLIS InterCoder)	1.18.1.* Не учитывается	
	1.18.2. Учитывается <i>Порядок определяется при установке Кода подтверждения в п.п.1.1.7., 1.1.8.</i>	
1.19. Защита от подбора Кода подтверждения	1.19.1.* Выключена	
	1.19.2. Включена	
1.20. Работа замка капота при отмене Кода подтверждения (п. 6.X.17.)	1.20.1.* Замок остается открытым	
	1.20.2. Замок закрывается до ввода Кода подтверждения	
1.21. Запрос Кода подтверждения при включении зажигания (для п.п.1.1.3.,1.1.4, 1.1.5, 1.1.6.)	1.21.1. Выключен для метки 1	
	1.21.2. Выключен для метки 2	
	1.21.3. Выключен для метки 3	
	1.21.4. Выключен для метки 4	
	1.21.5. Выключен для метки 5	
	1.21.6.* Включен для всех меток <i>Возможен выбор нескольких меток</i>	
1.22. Запрос Кода подтверждения после открытия двери водителя (для п.п.6.X.17., 1.1.4.)	1.22.1. Выключен для метки 1	
	1.22.2. Выключен для метки 2	
	1.22.3. Выключен для метки 3	
	1.22.4. Выключен для метки 4	
	1.22.5. Выключен для метки 5	
	1.22.6.* Включен для всех меток <i>Возможен выбор нескольких меток</i>	
1.23. Выбор режима работы Виртуальной метки	1.23.1.* Во всех режимах	
	1.23.2. В режиме «Охрана»	
	1.23.3. В режиме «Снят с охраны»	
	1.23.4. В Служебном режиме	
	1.23.5. В режиме «Охрана», без выключения радиоканала	
	1.23.6. В режиме «Охрана», с выключением радиоканала при постановке в охрану <b>(для п.п.6.X.19.)</b>	

	1.2.3.7. В режиме «Охрана», с выключением радиоканала через 1 сутки после постановки в охрану.	
<b>Раздел 2. Настройки в режиме «Охрана»</b>		
2.1. Тип блокировки встроенного реле	2.1.1.* НЗ - управляется акселерометром (с учетом п.п.2.2.1. время блокировки цепи)	
	2.1.2. НР – управляется зажиганием в присутствии радиометки	
	2.1.3. НР – управляется радиометкой (с учетом энергосбережения п.п.1.9.)	
	2.1.4. Использование в качестве таймерного канала	
2.2. Время блокирования цепи для НЗ-типа блокировки	2.2.1. Время программируется с помощью служебного переключателя, по умолчанию 8с*	
2.3. Чувствительность датчика слабого удара	2.3.1. Зона отключена для тревоги	
	2.3.2. Минимальная	
	2.3.3. Очень низкая	
	2.3.4. Низкая	
	2.3.5. Средняя	
	2.3.6.* Средняя	
	2.3.7. Средняя	
	2.3.8. Выше среднего	
	2.3.9. Высокая	
	2.3.10. Очень высокая	
	2.3.11. Максимальная	
2.4. Чувствительность датчика сильного удара	2.4.1. Зона отключена для тревоги	
	2.4.2. Минимальная	
	2.4.3. Очень низкая	
	2.4.4. Низкая	
	2.4.5. Средняя	
	2.4.6.* Средняя	
	2.4.7. Средняя	
	2.4.8. Выше среднего	
	2.4.9. Высокая	
	2.4.10. Очень высокая	
	2.4.11. Максимальная	
2.5. Чувствительность датчика наклона	2.5.1. Зона отключена для тревоги	
	2.5.2. Минимальная	
	2.5.3. Очень низкая	
	2.5.4. Низкая	
	2.5.5. Средняя	
	2.5.6. Средняя	
	2.5.7. Средняя	
	2.5.8.* Выше среднего	
	2.5.9. Высокая	
	2.5.10. Очень высокая	
	2.5.11. Максимальная	

2.6. Опрос метки в режиме «Охрана»	2.6.1.* Включается любым событием, кроме удара, наклона, движения и событий на входе предупредительной зоны	
	2.6.2. Включается концевиками двери, багажника	
	2.6.3. Включается концевиком двери или зажиганием	
	2.6.4. Включается только концевиком педали тормоза ( <b>запрещено для 2.7.2.</b> )	
	2.6.5. Включается только зажиганием ( <b>запрещено для п.п.2.7.2</b> )	
	2.6.6. Включается внешним устройством (п.п.6.X.8, 6.X.9, 6.X.10)	
2.7. Дистанционный запуск двигателя	2.7.1.* Не разрешен	
Зажигание и Педаль тормоза без охраны	2.7.2. Разрешен	
	2.7.3. Разрешен с отменой тревоги по зоне дверей на 5 сек. после выкл. зажигания	
	2.7.4. Разрешен с отменой тревоги по зоне дверей на 10 сек. после выкл. зажигания	
Зажигание и Педаль тормоза под охраной	2.7.5. Разрешен	
	2.7.6. Разрешен с отменой тревоги по зоне дверей на 5 сек. после выкл. зажигания	
	2.7.7. Разрешен с отменой тревоги по зоне дверей на 10 сек. после выкл. зажигания	
2.8. <b>Дальность действия радиометки</b> при включении радиоканала в режиме «Охрана»	2.8.1.* Максимальная	
	2.8.2. Средняя	
	2.8.3. Малая	
2.9. <b>Повышенная дальность действия радиометки</b> при выключенном зажигании в режиме «Снят с охраны»	2.9.1.* Выключена	
	2.9.2. Включена	
2.10. Частичное снятие с охраны при открытии багажника в режиме охраны в присутствии метки	2.10.1.* Запрещено	
	2.10.2. Разрешено	
2.11. Дозапирание замка капота после закрытия капота	2.11.1* Не разрешено	
	2.11.2. Разрешено через 5 сек. после закрытия капота без индикации активной зоны	
	2.11.3. Разрешено через 5 сек. после закрытия капота с индикацией активной зоны	

2.12. Тревога по предупредительной зоне только сиреной и без сохранения в памяти тревог	2.12.1.* Запрещено	
	2.12.2. Разрешено	
<b>Раздел 3. Настройки охранных зон</b>		
3.1. Тип сигнала концевиков дверей	3.1.1.* Отрицательный	
	3.1.2. Положительный	
	3.1.3. Режим обучения при открытой двери	
	3.1.4. Режим обучения при закрытой двери	
3.2. Тип сигнала концевика багажника	3.2.1.* Отрицательный	
	3.2.2. Положительный	
	3.2.3. Режим обучения при открытом багажнике	
	3.2.4. Режим обучения при закрытом багажнике	
3.3. Тип сигнала концевика капота	3.3.1.* Отрицательный	
	3.3.2. Положительный	
	3.3.3. Режим обучения при открытом капоте	
	3.3.4. Режим обучения при закрытом капоте	
3.4. Тип сигнала концевика педали тормоза	3.4.1. Отрицательный	
	3.4.2.* Положительный	
	3.4.3. Режим обучения при нажатой педали	
	3.4.4. Режим обучения при свободной педали	
3.5. Тип сигнала управления сервисного входа	3.5.1.* Отрицательный	
	3.5.2. Положительный	
	3.5.3. Режим обучения – активный уровень	
	3.5.4. Режим обучения - не активный уровень	
3.6. Задержка подключения зоны дверей при переходе в режим «Охрана» (в случае подключения зоны к плафону освещения салона)	3.6.1.* Без задержки	
	3.6.2. 10с	
	3.6.3. 30с	
	3.6.4. 50с	
	3.6.5. 70с	
	3.6.6. 90с	
	3.6.7. 120с	
3.7. Задержка подключения предупредительной зоны при переходе в режим «Охрана» (п.п. 6.X.5.)	3.7.1.* Без задержки	
	3.7.2. 10с	
	3.7.3. 30с	
	3.7.4. 50с	
	3.7.5. 70с	
	3.7.6. 90с	
	3.7.7. 120с	
3.8. Задержка подключения тревожной зоны (п.п. 6.X.6.)	3.8.1.* Без задержки	
	3.8.2. 10с	
	3.8.3. 30с	
	3.8.4. 50с	
	3.8.5. 70с	
	3.8.6. 90с	
	3.8.7. 120с	

3.9. Задержка подключения датчика удара при переходе в режим «Охрана»	3.9.1.* 3с	
	3.9.2. 10с	
	3.9.3. 30с	
	3.9.4. 50с	
	3.9.5. 70с	
	3.9.6. 90с	
	3.9.7. 120с	
3.10. Задержка включения тревоги по зоне «Двери»	3.10.1. Без задержки	
	3.10.2.* Задержка программируется нажатиями на служебный переключатель, 1 нажатие = 1 секунде (заводская настройка - 5 секунд*)	
3.11. Задержка включения тревоги по зоне «Багажник»	3.11.1. Без задержки	
	3.11.2.* Задержка программируется нажатиями на служебный переключатель, 1 нажатие = 1 секунде (заводская настройка - 5 секунд*)	
3.12. Задержка включения тревоги по зоне «Педаль тормоза»	3.12.1. Без задержки	
	3.12.2.* Задержка программируется нажатиями на служебный переключатель, 1 нажатие = 1 секунде (заводская настройка - 5 сек*)	
3.13. Задержка включения тревоги по Тревожной зоне	3.13.1. Без задержки	
	3.13.2.* Задержка программируется нажатиями на служебный переключатель, 1 нажатие = 1 секунде (заводская настройка - 5 секунд*)	
3.14. Задержка включения тревоги Предупредительной зоны	3.14.1. Без задержки	
	3.14.2.* Задержка программируется нажатиями на служебный переключатель, 1 нажатие = 1 секунде (заводская настройка - 5 секунд*)	
3.15. Задержка включения тревоги по зоне Слабый удар	3.15.1. Без задержки	
	3.15.2.* Задержка программируется нажатиями на служебный переключатель, 1 нажатие = 1 секунде (заводская настройка - 3 сек*)	
3.16. Задержка включения тревоги по зоне Сильный удар	3.16.1.* Без задержки	
	3.16.2. Задержка программируется нажатиями на служебный переключатель, 1 нажатие = 1 секунде (заводская настройка - 3 секунды*)	
3.17. Задержка включения тревоги по зоне «Зажигание»	3.17.1. Без задержки	
	3.17.2.* Задержка программируется нажатиями на служебный переключатель, 1 нажатие = 1 секунде (заводская настройка – 5 секунд*)	
3.18. Задержка подключения зоны	3.18.1.* Без задержки	
	3.18.2. 10с	

багажника при переходе в режим «Охрана» (п.п.6.X.3)	3.18.3. 30с	
	3.18.4. 50с	
	3.18.5. 70с	
	3.18.6. 90с	
	3.18.7. 120с	
	3.19 Задержка подключения зоны педали тормоза при переходе в режим «Охрана»	3.19.1.* Без задержки
3.19.2. 10с		
3.19.3. 30с		
3.19.4. 50с		
3.19.5. 70с		
3.19.6. 90с		
3.19.7. 120с		
3.20 Задержка включения тревоги по зоне «Капот»	3.20.1.* Без задержки	
	3.20.2. Задержка программируется нажатиями на переключатель, 1 нажатие = 1 секунде	
3.21 Тип сигнала контроля состояния двигателя	3.21.1* Отрицательный	
	3.21.2 Положительный	
3.22 Тип сигнала контроля состояния предпускового подогревателя	3.22.1* Отрицательный	
	3.22.2 Положительный	
3.23 Тип сигнала управления сервисным входом 2	3.23.1* Отрицательный	
	3.23.2 Положительный	
3.24 Включение радиоканала по изменению состояния зоны дверей в течении Задержки подключения зоны дверей при переходе в режим Охрана	3.24.1* Радиоканал включается	
	3.24.2 Радиоканал не включается	
<b>Раздел 4. Звуковые сигналы</b>		
4.1. Сирена. Сигналы постановки\снятия <b>(выход системы и СБИ -500)</b>	4.1.1. Включены	
	4.1.2.*Выключены	
4.2. Сирена. Сигналы тревоги в режиме «Охрана» <b>(выход системы и СБИ -500)</b>	4.2.1.*Включены	
	4.2.2. Выключены	
4.3. Сирена. Сигналы тревоги в Anti-Hi-Jack <b>(выход системы и СБИ -500)</b>	4.3.1.*Включены	
	4.3.2. Выключены	
4.4. Сирена. Тип сигналов тревоги <b>(выход системы и СБИ -500)</b>	4.4.1.*Прерывистые сигналы тревоги	
	4.4.2. Непрерывный сигнал тревоги	
4.5. Зуммер. Сигналы постановки\снятия с охраны	4.5.1.*Включены	
	4.5.2. Выключены	

4.6. Зуммер. Сигналы тревоги в режиме «Охрана»	4.6.1. Включены прерывистые	
	4.6.2.*Выключены	
4.7. Зуммер. Предупредительные сигналы при включенном зажигании до ввода подтверждения снятия с охраны (для п.п.1.1. - 1.2.)	4.7.1.* Включены	
	4.7.2. Выключены	
	4.7.3. Включение при нажатии на педаль тормоза, выключение по закрытию дверей	
4.8. Зуммер. Сигналы снятия с охраны	4.8.1.* Включены	
	4.8.2. Выключены	
4.9. Назначение выхода на сирену	4.9.1.* Использование для сирены	
	4.9.2.Использование в качестве таймерного канала (+)	
<b>Раздел 5. Световые сигналы</b>		
5.1. Световые сигналы постановки\снятия	5.1.1.* Включены	
	5.1.2. Выключены	
5.2. Световые сигналы тревоги	5.2.1.* Включены	
	5.2.2. Выключены	
5.3. Тип световых сигналов	5.3.1.* Управляющие импульсы для указателей поворотов (силовые выходы Х6(7), Х6(8) на схеме)	
	5.3.2. Управляющие импульсы для кнопки <b>без фиксации</b>	
	5.3.3. Управляющие импульсы для кнопки <b>с фиксацией</b>	
5.4. Длительность управляющих импульсов для кнопки <b>без фиксации</b>	5.4.1. Минимальная	
	5.4.2.*Средняя	
	5.4.3. Увеличенная	
	5.4.4. Максимальная	
5.5. Назначение выхода световых сигналов	5.5.1.* Для световых сигналов	
	5.5.2. Использование в качестве таймерного канала (+)	
5.6. Световые сигналы при появлении Виртуальной метки	5.6.1.* Нет сигналов	
	5.6.2. Один световой сигнал	
	5.6.3. Два световых сигнала	
5.7. Световые сигналы при пропадании Виртуальной метки	5.7.1.* Нет сигналов	
	5.7.2. Один световой сигнал	
	5.7.3. Два световых сигнала	
<b>Раздел 6. Настройка функций входов</b>		
6.1. Вход 1	1.* Концевики дверей (тип сигнала см. п.п.3.1.) 2.* Концевик капота (тип сигнала см. п.п.3.3.) 3.* Концевик багажника (тип сигнала см. п.п.3.2.) 4.* Концевик педали тормоза (тип сигнала см. п.п.3.4.)	
6.2. Вход 2	5.* Предупредительная зона (-) 6.* Тревожная зона (-)	

6.3. Вход 3	7. Отрицательный импульс принудительной постановки в охрану (длительность импульса п.п.1.17)	
6.4. Вход 4	<b>8. Любое изменение состояния входа включает радиоканал в режиме охраны</b>	
6.5. Вход 5	9. Положительный триггер принудительной постановки в охрану (slave–режим)	
6.6. Вход 6	10. Отрицательный триггер принудительной постановки в охрану (slave– режим)	
	11. Сервисный вход (тип сигнала см. п.п.3.5.)	
	12. Отрицательный импульс 0,2 с включает режим «Паника» или выключает звуковые сигналы тревоги	
	<b>13. Контроль состояния блокираторов дверей (отрицательный потенциал в состоянии «закрыт»)</b>	
	14. Положительный импульс принудительной постановки в охрану (длительность импульса п.п.1.17)	
	15. Отрицательный потенциал запрета открытия блокираторов дверей при снятии с охраны	
	16. Любое изменение состояния входа в течение 5 секунд после принудительной постановки в охрану включает функцию <b>Lift Parking</b> (для п.п.6.X.7., 6.X.9., 6.X.10., 6.X.14.)	
	17. Любое изменение состояния входа во время остановки автомобиля в течение 5 секунд в режиме «Снят с охраны» отменяет подтверждение снятия с охраны индивидуальным кодом (только для п.п.1.1.4.)	
	18. Тревожная кнопка - любое изменение состояния.	
	19. <b>Вход включения виртуальной метки.</b> Любое изменение состояния входа включает радиоканал системы для работы с Виртуальной меткой.	
	20. Подключение к шине <b>W-BUS (только вход 2)</b>	
	21. Подключение к линии <b>RX T-BUS (только вход 3)</b>	
	22. Кодовый канал ( <b>только вход 6</b> )	
	<b>23. Контроль состояния двигателя</b>	
	<b>24. Контроль состояния подогревателя</b>	
	<b>25. Сервисный вход 2</b>	
<b>Внимание!</b> Номер функции по – умолчанию* соответствует номеру входа.		
<b>Раздел 7. Настройка функций выходов</b>		
7.1. Выход 1	1.* <b>Управление внешним НР-реле блокировки – отрицательный потенциал, управляется зажиганием в режиме «Снят с охраны»</b>	
7.2. Выход 2	2.* <b>Управление НЗ-реле блокировки, отрицательный потенциал на время блокировки (длительность включения п.п.2.2.)</b>	

7.3. Выход 3	3.* <b>Управление блокираторами дверей</b> - отрицательный импульс 0,8 с на закрытие	
7.4. Выход 4	4.* <b>Управление замком капота</b> - отрицательный импульс 0,8 с на закрытие (с учетом п.п. 9.5)	
7.5. Выход 5	5.* <b>Управление замком капота</b> - отрицательный импульс 0,8 с на открытие (с учетом п.п. 9.5)	
7.6. Выход 6	6.* <b>Световые сигналы</b> (тип сигналов п.п. 5.3)	
7.7. Выход 7	7.* <b>Управление блокираторами дверей</b> - отрицательный импульс 0,8 с на открытие	
	8. <b>Отрицательный потенциал</b> в режиме «Охрана»	
	9. <b>Отрицательный потенциал</b> в режиме «Снят с охраны» с учетом энергосбережения (п.п. 1.9.)	
	10. Использование в качестве <b>таймерного канала</b>	
	11. Отрицательный потенциал в режиме «Снят с охраны», за исключением режима Anti-HiJack	
	12. Подключение к шине <b>W-BUS (только выход 1)</b> Подключение к линии <b>TX T-BUS (только выход 3)</b>	
	13. Звуковые сигналы сирены	
	14. Отрицательный потенциал на время включенного зажигания в режиме «Охрана»	

**Внимание!** Номер функции по – умолчанию\* соответствует номеру выхода.

#### **Раздел 8. Настройка таймерных каналов**

Выход/ Канал	Событие	Условия включения и выключения выхода	
8.1. Канал 1	<b>1. Постановка в охрану</b>	1.*Не включен	
8.2. Канал 2	<b>2. Снятие с охраны</b>	2. Выход включается на установленное время, программируется служебным переключателем, <b>1 нажатие= 1-й секунде.</b>	
8.3. Канал 3	3. Включение любой тревоги в режиме «Охрана»		
8.4. Канал 4	4. Выключение любой тревоги в режиме «Охрана»		
8.5. Канал 5	<b>5. Команда 11</b>		
8.6. Канал 6	<b>6. Команда 12</b>		
8.7. Канал 7	7. Включение зажигания		
8.8. Релейный Канал (п.п.2.1.4.)	8. Выключение зажигания		
8.9. Канал 9 (п.п.4.9.2.)	<b>9. Запуск двигателя</b>		
8.10. Канал 10 (п.п.5.5.2.)	<b>10. Остановка двигателя</b>		
	11. Начало перемещения в режиме «Охрана»		
	<b>12. Функция «Безопасность вождения»</b>		
	13. Включение Сервисного входа		3. Выход включается на установленное время, программируется служебным переключателем, <b>1 нажатие = 1-й минуте.</b>
	14. Выключение Сервисного входа		4. Сброс времени включения выхода до 1 секунды
			5. Выход включается до события выключения
		6. Событие выключения выхода	

	<p>15. Открыта дверь  16. Закрыта дверь  <b>17. Включение тревоги по тревожной зоне</b> в режиме «Охрана»  <b>18. Выключение тревоги по тревожной зоне</b> в режиме «Охрана»  19. Открытие блокираторов дверей  20. Закрытие блокираторов дверей  <b>21. Включение зажигания в режиме «Охрана»</b>  <b>22. Выключение зажигания в режиме «Охрана»</b>  23. Вход в Служебный режим  24. Выход из Служебного режима  <b>25. Открыт багажник</b>  <b>26. Закрыт багажник</b>  27. Включение Anti-HiJack  28. Выключение Anti-HiJack  29. Команда 13  30. Команда 14  31. Команда 15  32. Команда 16  33. Появление виртуальной метки в зоне действия  <b>(п.п. 6.X.19)</b>  34. Пропадание виртуальной метки из зоны действия  35. Ввод Кода подтверждения  36. Переход в режим частичной охраны при потере метки  37. Определен температурный порог при нагреве  38. Определен температурный порог при охлаждении  39. Выключение зажигания в режиме «Снят с охраны»  40. Закрыт багажник в охране  41. Снят с охраны меткой 1  42. Снят с охраны меткой 2  43. Снят с охраны меткой 3  44. Снят с охраны меткой 4  45. Снят с охраны меткой 5  46. Включение зажигания при нажатой педали тормоза</p>	<p>7. Программирование задержки включения канала после события включения, программируется служебным переключателем, <b>1 нажатие= 1-й секунде.</b> По умолчанию – задержки нет.</p> <p>8. Сброс задержки включения канала после события включения</p> <p>9. Программирование задержки выключения канала после события выключения, программируется служебным переключателем <b>1 нажатие= 1-й секунде.</b> По умолчанию – задержки нет.</p> <p>10. Сброс задержки выключения канала после события выключения</p>
--	--	---

	<p><b>47-54 События из CAN-шины</b></p> <p>47. Ключ установлен в замок зажигания</p> <p>48. Ключ удален из замка зажигания</p> <p>49. Включение АСС</p> <p>50. Выключение АСС</p> <p>51. Включение стояночного тормоза</p> <p>52. Выключение стояночного тормоза</p> <p>53. Включение парковочной блокировки</p> <p>54. Выключение парковочной блокировки</p> <p>55. Включение Сервисного входа в режиме «Охрана»</p> <p>56. Выключение Сервисного входа в режиме «Охрана»</p> <p>57. Появление Виртуальной метки в режиме «Охрана» при включенном зажигании</p> <p><b>58. Ввод кода 1 (кодový канал)</b></p> <p><b>59. Ввод кода 2 (кодový канал)</b></p> <p>60. Включение Сервисного входа в режиме «Охрана» в присутствии Виртуальной метки</p> <p>61. Включение любой тревоги или Команда 12</p> <p>62. Включение любой тревоги или Команда 12, или таймерное событие 57</p> <p><b>Внимание!</b> Полный перечень таймерных событий доступен в программе AUTOLIS Installer.</p>	
<p>Если для функции не указан режим, то функция работает во всех режимах.</p>		
<p><b>Раздел 9. Настройка функций удаленных модулей СВИ (управление по шине CodeBus)</b></p>		
<p><b>9.1. Регистрация модулей СВИ в системе.</b> После подключения необходимо сначала зарегистрировать удаленные модули в системе, а затем производить настройку функций.</p>	<p><b>9.1.1. Войти в подраздел, дождаться короткого звукового сигнала = начало анализа шины CodeBus.</b> Повторный короткий звуковой сигнал подтверждает регистрацию в системе всех подключенных к шине устройств.</p>	

9.2. Тип блокировки встроенного реле модулей CBI-500	9.2.1.* НЗ - управляется акселерометром (с учетом п.п.9.9. – время блокировки цепи)	
	9.2.2. НР – управляется зажиганием в присутствии радиометки	
	9.2.3. НР –управляется радиометкой (с учетом энергосбережения п.п.1.9.)	
9.3. Тип концевика капота модуля CBI-500	9.3.1.*Отрицательный при открытии	
	9.3.2. Положительный при открытии	
9.4. Слаботочный выход модуля CBI-500	9.4.1. <b>Управление внешним НЗ-реле</b> блокировки, отрицательный потенциал на время блокировки, управляется акселерометром (с учетом п.п.9.9. – время блокировки цепи)	
	9.4.2. * <b>Управление внешним НР-реле</b> блокировки - отрицательный потенциал, управляется зажиганием в присутствии радиометки	
	9.4.3. <b>Управление внешним НР-реле</b> блокировки - отрицательный потенциал, управляется радиометкой (с учетом энергосбережения п.п.1.9.)	
	9.4.4. <b>Отрицательный потенциал</b> в присутствии радиометки (без учета энергосбережения п.п.1.9.)	
9.5. Управление замком капота (силовые выходы модуля CBI-500 (+), длительность импульса = 0,8 с)	9.5.1.* Управляется меткой (с учетом п.п.6.X.7., 6.X.9., 6.X.10., 6.X.14.)	
	9.5.2. Управляется зажиганием в режиме «Снят с охраны»	
	9.5.3. Открывается при подаче зажигания в режиме «Снят с охраны», закрывается при постановке в охрану	

9.6. Задержка выключения встроенного реле блокировки удаленных модулей (СВІ-450, СВІ-500) после выключения зажигания (последовательная блокировка) <b>только для п.п. 9.2.2.</b> (НР тип блокировки )	9.6.1.*Без задержки	
	9.6.2. Задержка программируется служебным переключателем, (1 нажатие = 1 секунде)	
9.7. Задержка выключения слаботочного канала модуля СВІ-500 по отношению к выключению встроенного реле модуля (последовательная блокировка) <b>только для п.п. 9.2.2. и п.п. 9.4.2.</b> (НР тип блокировки)	9.7.1.* Без задержки	
	9.7.2. Задержка программируется служебным переключателем, (1 нажатие = 1 секунде)	
9.8. Чувствительность датчика движения удаленных модулей	9.8.1. Высокая	
	9.8.2.*Средняя	
	9.8.3. Низкая	
9.9. Время блокирования цепи для НЗ типа блокировки удаленных модулей	9.9.1. Время программируется с помощью служебного переключателя	
9.10. НЗ - тип блокировки модуля СВІ-450 после 3-й попытки начать движение в режиме «Охрана»	9.10.1.* Управляется датчиком движения	
	9.10.2. Управляется зажиганием, время блокировки 3 минуты	
	9.10.3. Управляется зажиганием, время блокировки 5 минут	
	9.10.4. Управляется зажиганием, время блокировки 30 минут	
9.11. Настройка алгоритма работы выходов управления замком капота	9.11.1.* Нормальная работа, в соответствии со схемой подключения	
	9.11.2. Инверсная работа замка	
9.12. Режим контроля канала связи шины CodeBus	9.12.1.* Включен всегда	
	9.12.2. Включен только в режиме «Снят с охраны»	
<b>Защищенный режим программирования</b>		
<b>Раздел 10. Режим программирования кодов и радиометок</b>		
10.1. Программирование радиометок	10.1.1. Разрешено использовать 1 метку	
	10.1.2.* Разрешено использовать 2 метки	
	10.1.3. Разрешено использовать 3 метки	
	10.1.4. Разрешено использовать 4 метки	
	10.1.5. Разрешено использовать 5 меток	
	10.1.6. Удаление из памяти системы всех меток.	
10.2. <b>Изменение PIN - кода</b> системы (персональный код управления системой)	<i>Ввести новый PIN-код, дождаться короткого звукового сигнала. Повторно ввести новый PIN-код, дождаться двух коротких звуковых сигналов и через паузу – еще одного короткого звукового сигнала (завершение опроса СВІ-устройств).</i>	

10.3. <b>Изменение SERVICE-кода</b> системы (индивидуальный код для входа в режим программирования)	<i>Ввести новый SERVICE-код, дождаться короткого звукового сигнала. Повторно ввести новый SERVICE-код, дождаться двух коротких звуковых сигналов.</i>
10.4. <b>Изменение PIN2-кода</b> системы (индивидуальный код, необходимый при замене элементов системы, подключенных к шине CodeBus)	<i>Ввести новый PIN2-код, дождаться короткого звукового сигнала. Повторно ввести новый PIN2-код, дождаться двух коротких звуковых сигналов и через паузу – еще одного короткого звукового сигнала (завершение опроса CBI-модулей).</i>
<b>Внимание!</b> Для выхода из Защищенного режима в Общий режим программирования – нажать служебный переключатель и удерживать до длинного звукового сигнала.	
<b>Общий режим программирования системы</b>	
<b>Раздел 11. Режим сброса</b>	
11.1. Режим сброса	11.1.1. Сброс в заводские установки (отмечены*)
<b>Раздел 12. Просмотр версии ПО системы</b>	
12.1. Индикация версии ПО системы	<i>После набора номера подраздела – длинная вспышка светодиода красным, затем светодиод покажет версию программного обеспечения системы - X.Y.Z, где X – количество зеленых вспышек, Y – количество красных вспышек, Z - количество зеленых вспышек</i>
<b>Раздел 13. Настройки питания системы</b>	
13.1. Тип резервного источника питания	13.1.1. Батарея 9В (не заряжаемая)
	13.1.2.* АКБ 12В (заряжаемая)
13.2. Порог напряжения <b>основного источника питания</b> для автоматического перехода системы в режим пониженного потребления	13.2.1. Порог отключен
	13.2.2. 10,7В
	13.2.3.* 11,3В
	13.2.4. 11,7В
13.3. Заряд <b>резервного источника питания</b> (только при включенном зажигании)	13.3.1.* Заряд осуществляется при напряжении резервного источника выше 10,3В
	13.3.2. Заряд осуществляется без учета напряжения резервного источника
13.4. Выключение режима пониженного потребления, активированного SMS-командой 19#_1, при напряжении питания выше установленного порога в п.п.13.2.	13.4.1.* Выключается автоматически, при изменении текущего режима системы или SMS-командой 19#_0
	13.4.2. Выключается только SMS-командой 19#_0
13.5. Включение GSM-связи по таймеру в режиме пониженного потребления	13.5.1.* Включено каждый час
	13.5.2. Выключено

**Внимание!** Настройки, указанные в данной таблице **соответствуют версии ПО системы v3.3.1** от 29.06.2015 года и более поздних версий. Таблица программирования несёт ознакомительный характер и имеет не полный набор настроек, доступных в системе. Для установки функций рекомендуется использовать программатор AUTOLIS Installer. В целях совершенствования системы, алгоритмы работы и настройки функций, указанные в данном руководстве могут быть изменены без предупреждения. Последние версии документов и информация о вносимых изменениях в ПО системы публикуются на веб-сайте:

[www.autolis.ru](http://www.autolis.ru)

Техническая поддержка продукции компании АВТОЛИС  
осуществляется по **тел. 8 800 500-78-47**  
**e-mail: support@autolis.ru**

## **33.Монтаж системы**

### **Общие сведения**

Система предназначена для установки на автомобили с напряжением питания электрооборудования 12В, с общим отрицательным выводом на корпус.

Основной блок системы не имеет внешних приемопередающих антенн. Управление системой осуществляется различными способами:

- Радиометками на частоте 2,4 ГГц
- По каналам GSM – связи, с помощью GSM - команд
- Служебным переключателем
- Программатором AUTOLIS Installer
- Универсальным адаптером AUTOLIS InterCoder

Дальность управления метками на частоте 2,4 ГГц ограничена несколькими метрами и зависит от места установки основного блока, внешних условий и установок функций системы, регулирующих дальность действия меток.

Дальность управления и оповещения по каналам GSM-связи ограничена, обусловлена зоной покрытия сотовой сети операторами. Для удаленной настройки работы системы предусмотрено более сорока SMS-команд.

С помощью служебного переключателя управление системой осуществляется кодами, по проводам. Для подключения шлейфа служебного переключателя, в основном блоке предусмотрен отдельный разъем.

Беспроводной USB-программатор AUTOLIS Installer связывается с системой на расстоянии нескольких метров. Передача данных системе, а также считывание конфигурации настроек, происходят на частоте 2,4 ГГц по защищенному каналу связи. Устройство служит для настройки работы системы. С помощью WINDOWS-приложения для XP(SP3), Vista, 7, 8 выполняются следующие операции:

- установка функций;
- обновление программного обеспечения;
- обучение входов системы;
- проверка, сохранение и восстановление конфигурации;
- создание, сохранение и загрузка предустановок;
- установка и изменение управляющих кодов;
- настройки GSM-оповещения и управления;
- настройка работы удаленных модулей СБИ;
- проверка номеров меток;
- настройка взаимодействия с CAN-шиной автомобиля

Программатор AUTOLIS Installer поставляется только в авторизованные установочные центры. Необходимые драйвера и дистрибутив программы доступны для скачивания на сайте [www.autolis.ru](http://www.autolis.ru) авторизованным специалистам в разделе Техподдержки.

Универсальный адаптер AUTOLIS InterCoder (опционально) служит для подключения аналоговых (резистивных или дискретных) штатных кнопок автомобиля. Штатными кнопками вводится индивидуальный код подтверждения снятия с охраны. Подключение выходов адаптера осуществляется к входам служебного переключателя.

Для подключения к CAN-шине автомобиля используется адаптер CANTEC XL (опционально), который обеспечивает взаимодействие с системами автомобиля, в том числе со штатными кнопками. Подключение адаптера осуществляется посредством цифровой шины данных.

Кодовый канал реализован, как одна из функций входов системы. Он позволяет управлять системой с помощью кодов, вводимых с помощью кнопки или сенсора, доступного снаружи автомобиля. Все настройки работы Кодового канала выполняются в программе AUTOLIS Installer.

Для реализации звуковой и световой индикации, в составе системы имеются звуковой извещатель (зуммер) и светодиодный индикатор. Для их подключения, в основном блоке также предусмотрены отдельные разъемы.

**Внимание!** Подключение служебного переключателя, зуммера и светодиода является обязательным.

Для реализации внешнего звукового оповещения, в системе имеется специальный выход на динамическую сирену, мощностью до 60 Вт. Для реализации внешней световой индикации тревог и смены режимов работы, в системе предусмотрено бесшумное управление указателями поворотов – два отдельных силовых выхода.

Для реализации распределенной системы защиты автомобиля, необходимо подключение удаленных модулей СБИ, которые рекомендуется устанавливать под капотом автомобиля. Подключение удаленных модулей к основному блоку системы осуществляется по одному проводу - защищенной цифровой шине **CodeBus**.

## 34. Расположение элементов системы.

**Основной блок системы** необходимо установить в салоне автомобиля, в скрытом и сухом месте, вдали от нагревающихся и подвижных элементов. Чтобы исключить ложные срабатывания датчиков и обеспечить адекватную реакцию системы на внешнее воздействие, основной блок необходимо жестко прикрепить к одному из несущих элементов кузова автомобиля. Для этого можно использовать саморезы или пластиковые стяжки.

Рекомендуется устанавливать основной блок, как можно дальше от штатных электронных блоков автомобиля. Они могут создавать радиочастотные помехи, которые будут мешать работе системы.

**Внимание!** Не устанавливайте систему в закрытых металлических полостях, это приведет к значительному снижению дальности действия радиометок и снижению уровня сигнала канала GSM-связи.

Не располагайте основной блок разъемами вверх. На проводах, вследствие перепада температур внутри салона автомобиля, может образовываться конденсат. Стекая по проводам, влага попадет в разъемы и внутрь корпуса. Это может вызвать коррозию и электрохимическое разрушение контактов.

**Служебный переключатель** следует устанавливать в скрытом и сухом месте, вдали от нагревающихся и подвижных элементов. Для оперативного управления системой, переключатель должен быть доступен с места водителя. Точное место установки служебного переключателя должно быть согласовано с владельцем автомобиля или его доверенным лицом, которое будет эксплуатировать данный автомобиль.

**Светодиодный индикатор** устанавливается в поле зрения водителя, максимально удаленно от основного блока. Чтобы не вносить изменения в интерьер салона автомобиля, рекомендуется размещение светодиодного индикатора в нишах, например, в воздуховодах климатической системы. Точное место установки светодиодного индикатора должно быть согласовано с владельцем автомобиля или его доверенным лицом, которое будет эксплуатировать данный автомобиль.

**Звуковой извещатель (зуммер)** устанавливается в салоне автомобиля, в скрытом и сухом месте, вдали от нагревающихся и подвижных элементов, максимально удаленно от основного блока системы.

## 35. Порядок подключения

Перед установкой системы определите точки подключения, руководствуясь электрической схемой автомобиля и выполнив необходимые диагностические измерения.

Перед подключением основного блока необходимо вынуть предохранители из держателей в силовом жгуте системы. Выполните монтаж соединений в соответствии со схемой подключения. Провод массы (черный) должен иметь надежный контакт с кузовом автомобиля и иметь минимальную длину.

**Внимание!** Установка SIM-карты в держатель основного блока системы должна осуществляться при полностью отключенном питании основного блока.

Не допускайте пережатия или натяжения проводов. Провода группируйте по направлениям прокладки и сматывайте в жгуты с помощью изоляционной ленты. При прокладке жгутов используйте штатные трассы проводки автомобиля, закрепляйте жгуты по длине.

**Внимание!** Не допускается прокладка проводов (жгутов проводов) вблизи подвижных и нагреваемых элементов автомобиля.

В случае возникновения необходимости наращивания проводов, используйте провода того же типа, такого же или большего сечения. Выполнять соединения допускается методом скручивания проводов или с помощью пайки свинцово – оловянным припоем. Надежно изолируйте места соединений, чтобы не допустить попадание влаги под изоляционную ленту. Это может привести к электрохимическому разрушению соединения. Особенно это касается цепей, с повышенной токовой нагрузкой.

Не использованные, при установке системы, провода рекомендуется укоротить, заизолировать и закрепить на жгутах системы, чтобы исключить замыкание этих выводов на кузов, при эксплуатации автомобиля.

После выполнения всех соединений, установите предохранители в держатели и проверьте функционирование системы.

**Внимание!** Запрещается исключать предусмотренные в системе предохранители или использовать предохранители других номиналов, если это не предусмотрено производителем.

Места установки элементов системы и места выполненных блокировок, с описанием блокируемых цепей, укажите в индивидуальной карте установки данного руководства.

Обязательно проинформируйте владельца автомобиля или его доверенное лицо, о том, что хранение руководства по установке системы в автомобиле крайне не желательно. Сведения, указанные в карте установки, не должны попасть в руки злоумышленников.