

ВВЕДЕНИЕ

Благодарим Вас за приобретение устройства блокирования капота **Falcon HL-E1**.

Данное изделие обеспечит надёжную защиту подкапотного пространства вашего автомобиля от несанкционированного доступа. Защита моторного отсека качественно повышает эффективность блокировок двигателя противоугонной системы, если они выполнены в моторном отсеке. Устройство обладает простотой управления и может быть установлено на любой автомобиль с напряжением бортовой сети 12В. Неоспоримым преимуществом данного электромеханического замка является отсутствие требований к точной установке и сопряжению ответных частей замковых механизмов, что часто невозможно выполнить из-за подвижности крышек капота. В подавляющем большинстве случаев есть возможность обойтись и без слесарно-механических работ при установке замка.

НАЗНАЧЕНИЕ

Замок **Falcon HL-E1** предназначен для фиксации капота автомобиля в закрытом положении с помощью электромеханизма спиннингового типа. Разблокирование капота производится кратковременным нажатием сервисной кнопки из салона. Также предусмотрено совместное использование устройства с охранной системой, установленной на автомобиле (задействовав один из дополнительных каналов охранной системы). То есть возможно разблокировать капот командой с брелока.

Установка и подключение устройства требуют профессиональных навыков.

КОМПЛЕКТ ПОСТАВКИ

При покупке изделия убедитесь в комплектности поставки.

Наименование	Количество
Руководство по установке и эксплуатации	1
Электрический блок управления	1
Катушка-блокиратор	1
Кабель с предохранителем, кнопкой и 4-контактным разъемом	1
Кабель с 2-контактным разъемом	1
Трос аварийного разблокирования	1
Монтажный комплект	1
Упаковка	1
Гарантийный талон	1

ТЕХНИЧЕСКИЕ ПАРАМЕТРЫ

Параметры / пределы	Не менее	Не более
Ток потребления блока управления в дежурном режиме (мА)		3
Напряжение питания блока управления (В)	10	18
Диапазон рабочих температур для блока управления (°C)	-40	+85
Диапазон рабочих температур для катушки (°C)	-50	+125
Ток потребления катушки-блокиратора (А)		3
Ток потребления по каналам управления (мА)		10

РЕКОМЕНДАЦИИ ПО УСТАНОВКЕ И ПОДКЛЮЧЕНИЮ

Модуль управления следует размещать в салоне автомобиля в защищенном от попадания воды и технологических жидкостей месте. Корпус модуля крепится при помощи монтажного кронштейна разъемами вниз.

Электромеханическая катушка-блокиратор устанавливается под капотом и имеет конструкцию, обеспечивающую эффективную защиту от брызг и пыли. Вместе с тем, следует избегать прямого попадания воды и загрязнений внутрь корпуса катушки и на рабочую поверхность блокирующего троса. Располагать катушку под капотом следует по возможности ближе к переднему бамперу (см. рис. В), недалеко от продольной оси автомобиля (см. рис. С).

Блокирующий трос крепится с помощью фиксирующей скобы к усилителю капота (см. рис. I) таким образом, чтобы при полностью закрытом капоте трос принимал максимально приближенное к вертикальному положение, как в продольной, так и в поперечной плоскостях.

Максимально допустимый угол отклонения троса в продольной плоскости составляет 30 град. (см. рис. Е). При невозможности соблюдения вышеизложенных требований в силу конструкции автомобиля, следует использовать металлические блокирующие проушины, находящиеся в монтажном комплекте (см. рис. Е, F).

Также следует избегать перегиба блокирующего троса непосредственно в месте выхода его из катушки (см. рис. G).

Катушка-блокиратор оснащена механической тягой для аварийного разблокирования устройства без использования электропривода. К аварийной тяге катушки следует прикрепить трос аварийного разблокирования, свободный конец вывести в салон автомобиля.

По завершении монтажа катушки необходимо убедиться, что при заблокированном устройстве отсутствует возможность перекусить блокирующий трос извне или воспользоваться механизмом аварийного разблокирования.

Электрический модуль управления блокиратором подключается к штатной проводке согласно схеме (см. рис. А). Алгоритм работы устройства таков, что в течение 30 сек. после подачи отрицательного импульса на чёрный провод, идущий от сервисной кнопки, механизм оказывается разблокированным и даёт возможность беспрепятственно открыть капот. Блокирование капота в закрытом состоянии производится автоматически, при опускании крышки капота.

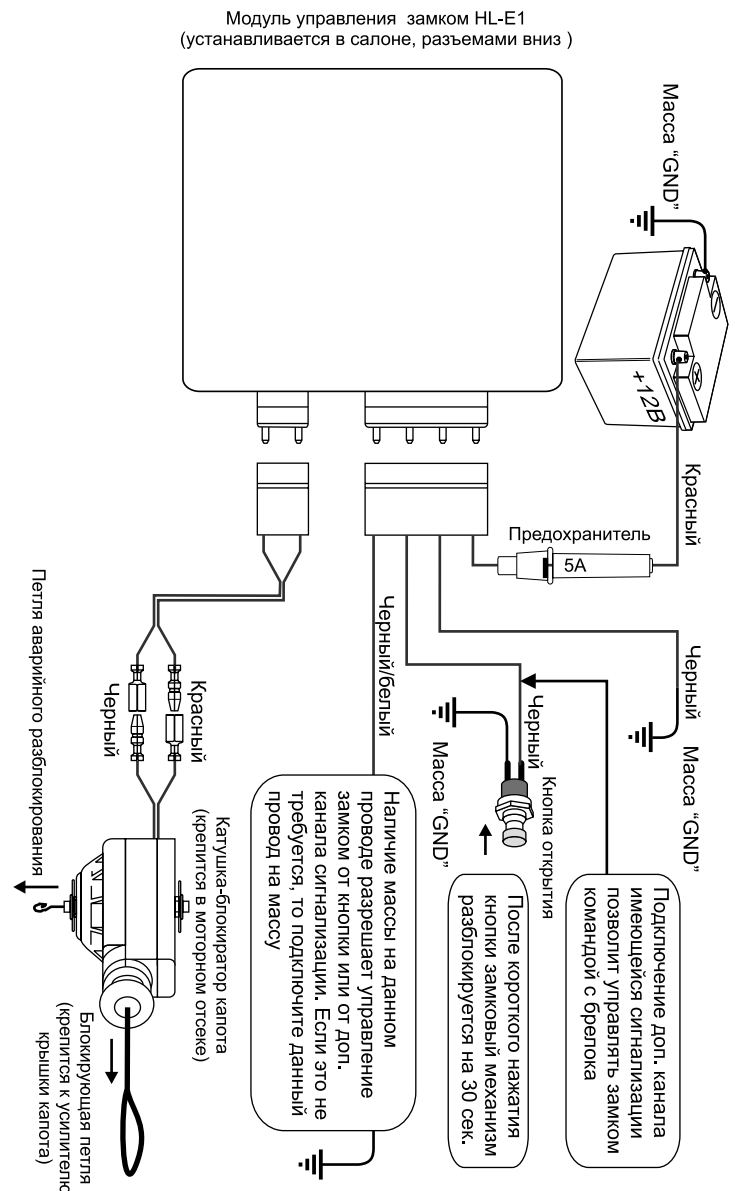
Для технического обслуживания автомобиля блокирующий трос может быть легко отсоединён от каркаса-усилителя капота путём размыкания струбины (см. рис. I).

Техническое обслуживание:

Периодически смазывайте трос и катушку. Для смазки используйте моторные или трансмиссионные масла или другие жидкие смазки. Не применяйте густых консистентных смазок.

СХЕМЫ ПОДКЛЮЧЕНИЯ И УСТАНОВКИ

Рис. А Схема подключения модуля управления электромеханическим замком капота Falcon HL-E1



• Рис. В



ИДЕАЛЬНО
Идеальный вариант точки крепления троса к капоту. Трос крепится в передней части капота. Это обеспечивает максимальный уровень противодействия силовому вскрытию капота.

ДОПУСТИМО
Допустимый вариант крепления троса к капоту. Трос крепится в пределах 1/3 передней части капота. Это обеспечивает допустимый уровень противодействия силовому вскрытию капота.

ОШИБОЧНО
Ошибочный вариант крепления троса к капоту. Трос крепится в пределах 2/3 задней части капота. Это не обеспечивает противодействия силовому вскрытию капота.

• Рис. С

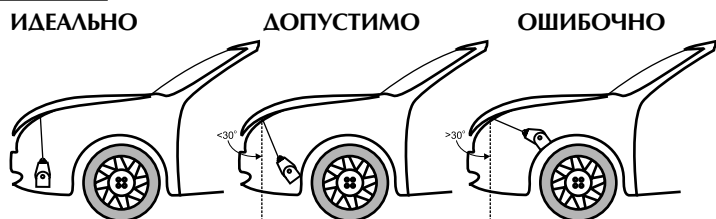


ИДЕАЛЬНО
Идеальный вариант точки крепления троса к капоту. Трос крепится в передней части капота. Это обеспечивает максимальный уровень противодействия силовому вскрытию капота.

ДОПУСТИМО
Допустимый вариант крепления троса к капоту. Трос крепится в пределах с наклоном не более 30°. Это обеспечивает допустимый уровень противодействия силовому вскрытию капота.

ОШИБОЧНО
Ошибочный вариант крепления троса к капоту. Трос крепится с большим чем 30° углом наклона. Это не обеспечивает противодействия силовому вскрытию капота.

• Рис. D



ИДЕАЛЬНО
Идеальный вариант установки катушки и крепления троса к капоту. При закрытом капоте трос расположен практически вертикально и имеет минимальную длину. Это обеспечивает максимальный уровень противодействия силовому вскрытию капота.

ДОПУСТИМО
Допустимый вариант установки катушки и крепления троса к капоту. При закрытом капоте трос расположен под углом менее 30°. Это обеспечивает допустимый уровень противодействия силовому вскрытию капота.

ОШИБОЧНО
Ошибочный вариант установки катушки и крепления троса к капоту. При закрытом капоте трос расположен под углом более 30°. Это не обеспечивает противодействия силовому вскрытию капота.

• Рис. E

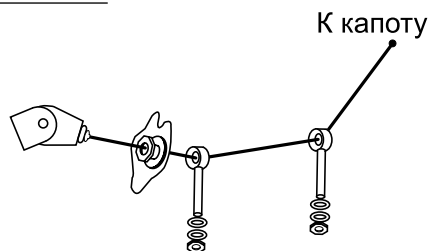


ИДЕАЛЬНО
Идеальный выбор места установки катушки и крепления троса к капоту. Трос крепится в передней части капота и выходит из катушки вертикально.

ДОПУСТИМО
Допустимый вариант установки катушки и крепления троса к капоту. Трос перемещается через блок-проушину с небольшим углом изгиба. Трос крепится в передней части капота и выходит из катушки вертикально.

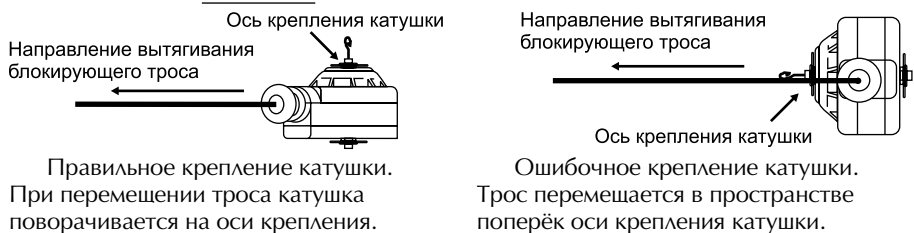
ОШИБОЧНО
Ошибочный вариант установки катушки и крепления троса к капоту. Трос перемещается через блок-проушину с большим углом перегиба. Возможно закиивание и неравно-мерное перемещение троса.

• Рис. F



Способ протягивания блокирующего троса через блоки-проушины из монтажного комплекта.

• Рис. G

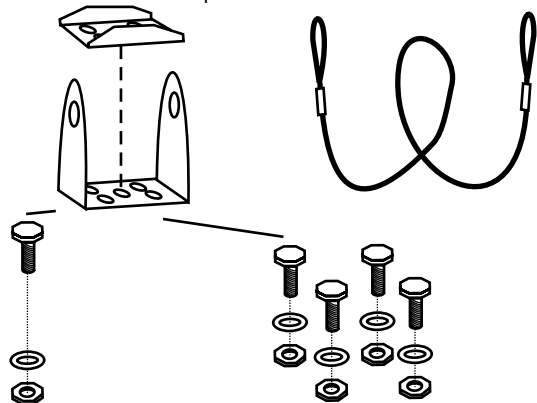


Правильное крепление катушки. При перемещении троса катушка поворачивается на оси крепления.

Ошибочное крепление катушки. Трос перемещается в пространстве поперёк оси крепления катушки.

• Рис. H

Способ крепления основания катушки и дополнительный трос.



• Рис. I

Способы крепления блокирующего троса к усилителям крышки капота.

