

# Activepark4/14 Plus

## ΑΙΣΘΗΤΗΡΕΣ ΠΑΡΚΑΡΙΣΜΑΤΟΣ ΓΙΑ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΕΜΠΡΟΣΘΕΝ ΚΑΙ ΟΠΙΣΘΕΝ

### ΑΡΧΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ

Το προϊόν είναι ένα ηλεκτρονικό σύστημα, το οποίο έχει μελετηθεί για την διευκόλυνση των διαδικασιών παρκαρίσματος του οχήματος. Αυτό το σύστημα έχει μελετηθεί για εφαρμογή είτε στους εμπρόσθιους είτε στους οπίσθιους προφυλακτήρες.

Για την σωστή λειτουργία του συστήματος εμπρόσθια είναι αναγκαία η εγκατάσταση του πλήκτρου (Υ) που χορηγείται στο κιτ, στην θέση 3 της κεντρικής μονάδας (γενικό σχήμα Σελ. 3).

Ο αισθητήρας παρκαρίσματος βασίζεται στην αρχή της ανάκλασης των ηχητικών κυμάτων όταν αυτές συναντούν ένα εμπόδιο. Γνωρίζοντας την ταχύτητα μετάδοσης του ήχου στον αέρα, και μετρώντας τον χρόνο που διανύεται ανάμεσα στην εκπομπή μιας παλμοσειράς και την λήψη της, μετά από την αντανάκλαση από ένα εμπόδιο, είναι δυνατό να υπολογιστεί η απόσταση από το εμπόδιο της πηγής της ηχητικής ενέργειας.

Στην συγκεκριμένη περίπτωση, είναι διαθέσιμες 4 πηγές ηχητικής ενέργειας έτσι ώστε να καλύπτεται ομοιόμορφα η ζώνη προστασίας του οχήματος.

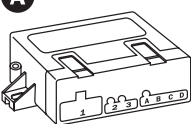



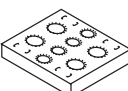

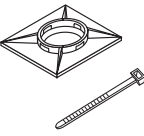
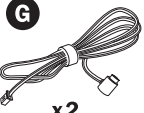
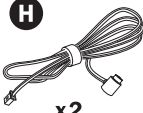





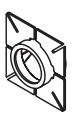
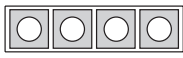






Κάθε μια από αυτές τις πηγές αποτελείται από μια κάψουλα υπερήχων που λειτουργεί και σαν στοιχείο αποδοχής του κύματος που αντανακλάται.

Ένα διακοπτόμενο μπιπ σηματοδοτεί την προσέγγιση του οχήματος στο εμπόδιο. Όσο περισσότερο πλησιάζει το όχημα στο εμπόδιο, τόσο περισσότερο αυξάνει η συχνότητα των μπιπ. Ο ήχος γίνεται συνεχής όταν ανακτάται η ελάχιστη απόσταση ασφαλείας.

### ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΘΕΜΑΤΩΝ

Συνθεση κιτ.....	Σελ. 2
Αναγκαία εργαλεία για την εγκατάσταση.....	Σελ. 2
Γενικό σχέδιο εγκατάστασης.....	Σελ. 3
Τεχνικά χαρακτηριστικά.....	Σελ. 3
Βαφή καψουλών και υποστηρικτικών.....	Σελ. 3
Γενικές προειδοποιήσεις εγκατάστασης στους προφυλακτήρες.....	Σελ. 4
Θέση στηρίξης καψουλών.....	Σελ. 4
- Εγκατάσταση με σύστημα ISH (Internal Sensor Holder).....	Σελ. 4
- Εγκατάσταση με σύστημα ESH (Exeternal Sensor Holder).....	Σελ. 5
Προγραμματισμοί.....	Σελ. 6
Επικάλυψη αναγνώσης.....	Σελ. 6
Μείωση επιδοσεων συστηματος.....	Σελ. 7
Μείωση αναγνώσης πλευρικών καψουλών.....	Σελ. 7
Χρήση συστηματος εμπροσθιου προφυλακτηρα.....	Σελ. 7
Καταγραφή ταχύτητας.....	Σελ. 7
Βαθμονομηση.....	Σελ. 8
Βοηθητικες λειτουργιες.....	Σελ. 8
- Σίγαση ραδιοφωνου.....	Σελ. 8
Αποκλεισμοσ του συστηματος ρυμουλκουμενου.....	Σελ. 8
Διαγνωστικοι ελεγκοι.....	Σελ. 9
Οδηγιες χρησης του εμπροσθιου συστηματος .....	Σελ. 9
Οδηγιες χρησης του οπισθιου συστηματος .....	Σελ. 9

## ΣΥΝΘΕΣΗ ΚΙΤ

<b>A</b>  x1	<b>B</b>  x1	<b>C</b>  x2	<b>D</b>  x1	<b>E</b>  x1	<b>F</b>  x4	<b>Z</b>  x1	
<b>G</b>  x2 4,2 ΜΤ. Yellow/Light blue (X - Y)	<b>H</b>  x2 3,5 ΜΤ. Black/White (Z - K)	<b>I</b>  x1	<b>L</b>  x1	<b>M</b>  x4	<b>N</b>  x1	<b>Y</b>  x1	
<b>Αξεσουάρ εγκατάστασης ISH</b>			<b>ΕΠΙΛ: ABP0214 - Αξεσουάρ για την εγκατάσταση ESH</b>				
<b>O</b>  x4	<b>P</b>  x1	<b>Q</b>  x4	<b>R</b>  x4	<b>S</b>  x4	<b>T</b>  x4	<b>U</b>  x4	<b>V</b>  x4

## ΥΠΟΜΝΗΜΑ

### ΣΥΝΘΕΣΗ ΚΙΤ

A - Κεντρική μονάδα  
B - Κατσαβίδι για ρυθμίσεις  
C - Βέλκρο  
D - Βομβητής  
E - Ιχνάριο βαφής  
F - Δακτύλιος σιλικόνης  
G - Καλώδια κάψουλας 4,2 Μ.  
H - Καλώδια κάψουλας 3,5 Μ.  
I - Καλώδιο βομβητή  
L - Καλωδίωση  
M - Κάψουλες  
N - Ιχνάριο διάτρησης  
Z - Κιτ μηχανικών αξεσουάρ  
Y - Πλήκτρο/LED on-off για εγγραφή  
αισθητήρες πάρκιγκ εμπρός/πίσω

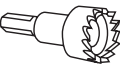


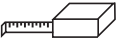
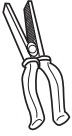


### Αξεσουάρ εγκατάστασης ISH

O - Σηρικτικά  
P - Κοληκτικά σηρικτικά

### Αξεσουάρ εγκατάστασης ESH

Q - Δακτύλιος σιλικόνης για ελατήριο  
R - Ελατήριο  
S - Χορηγός κλίσης 10°  
T - Χορηγός κλίσης 5°  
U - Δακτύλιος  
V - Συγκρατητής ελατηρίου

## ΑΝΑΓΚΑΙΑ ΕΡΓΑΛΕΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

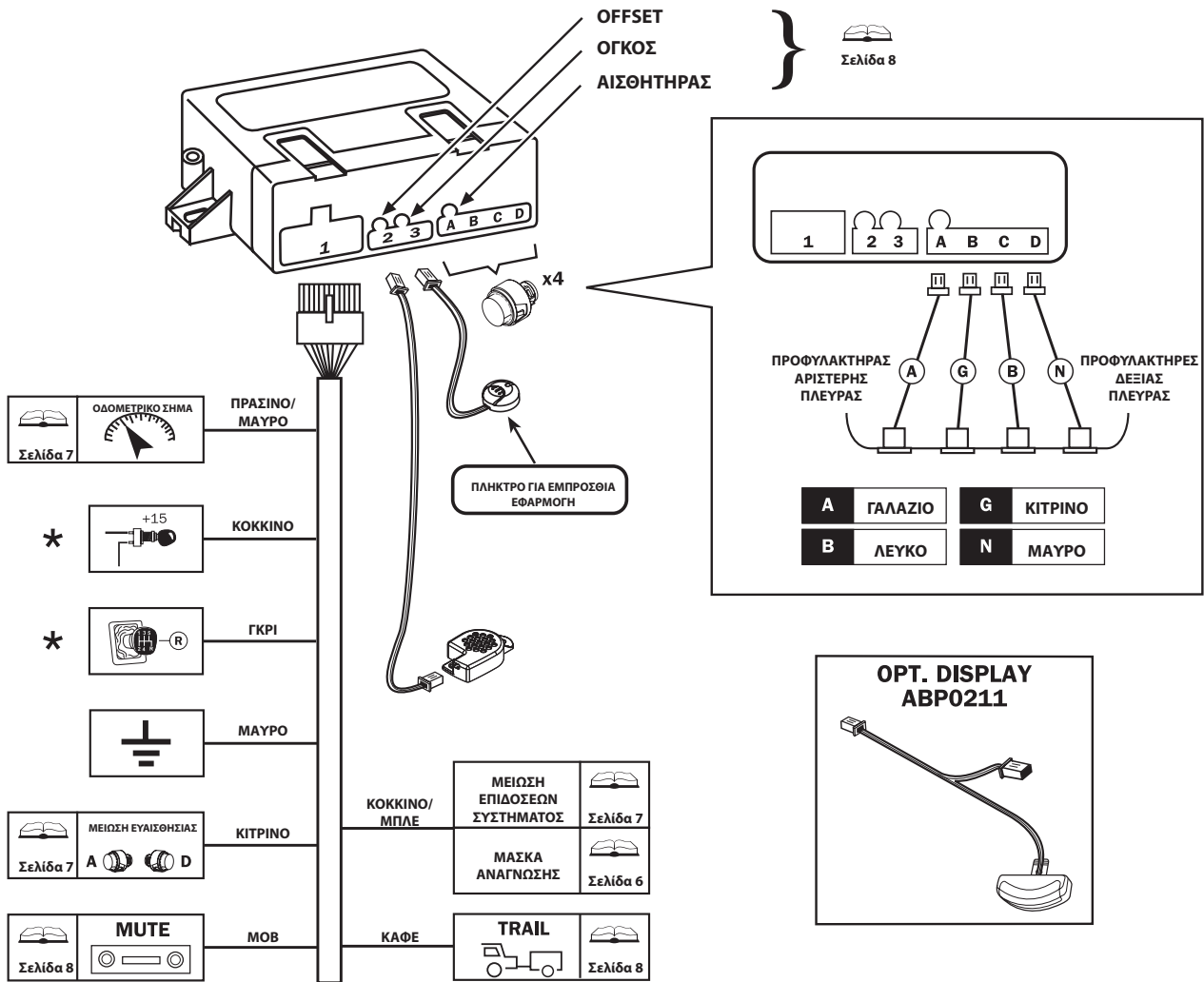
<b>A</b> 	<b>B</b> 	<b>C</b> 	<b>D</b> 	<b>E</b> 	<b>F</b> 	<b>G</b> 
---	---	---	---	---	---	---

## ΥΠΟΜΝΗΜΑ

A - Στρογγυλή φρέζα Ø19 mm  
B - Τρυπάνι  
C - Μύτη τρυπανιού Ø2,5 mm  
D - Μέτρο με συστροφή  
E - Πένσα  
F - Κοπίδι  
G - Στρογγυλή λίμα

## ΓΕΝΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

Εικ. 1



\* - ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΓΙΑ ΤΟ ΠΛΕΥΡΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΕΓΚΑΤΑΣΤΗΣΤΕ ΜΑΖΙ ΤΑ ΚΟΚΚΙΝΑ ΚΑΙ ΓΚΡΙ ΚΑΛΩΔΙΑ

## ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

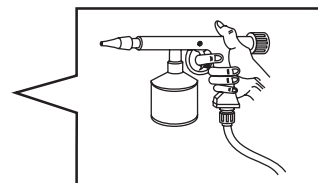
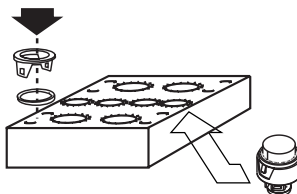
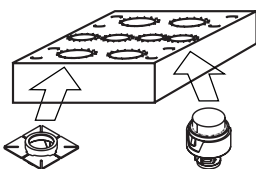
Τροφοδοσία

12 Vcc (10V-15V)

Απορρόφηση ρεύματος με ενεργό σύστημα

< 50mA

## ΒΑΦΗ ΚΑΨΟΥΛΩΝ ΚΑΙ ΥΠΟΣΤΗΡΙΚΤΙΚΩΝ



Πριν από την εκτέλεση της καλωδίωσης των εξαρτημάτων που συνθέτουν τους αισθητήρες, θα πρέπει να βαφούν στο χρώμα του οχήματος οι κάψουλες και τα στηρικτικά. Για την εκτέλεση της βαφής είναι αναγκαία η χρήση των χάρτινων μασκών που εμπεριέχονται μέσα στο kit, ώστε να αποτραπεί η διείσδυση βαφής στην κάψουλα, που θα μπορούσε να μεταβάλλει τα λειτουργικά της μέρη. Πριν από την βαφή είναι αναγκαία η χρήση ειδικών primer. Επιβεβαιώσατε την τέλεια ξήρανση της βαφής κατά συνέπεια συναρμολογήστε τα εξαρτήματα.

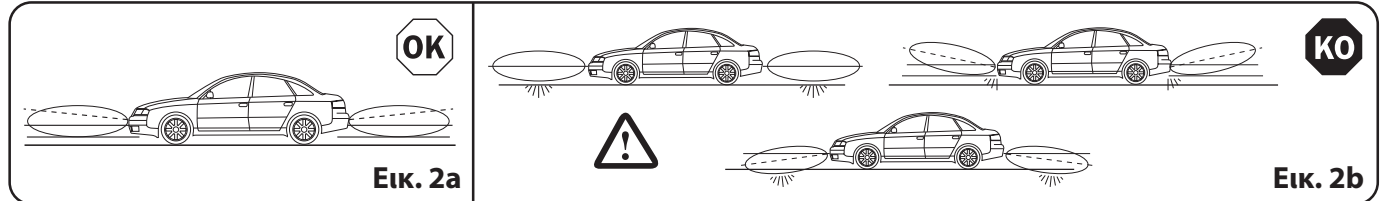
## ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΣΤΟΥΣ ΠΡΟΦΥΛΑΚΤΗΡΕΣ

Η σωστή λειτουργία του συστήματος επηρεάζεται από την θέση και τον προσανατολισμό των αισθητήρων και σε κάθε περίπτωση πριν από την εκκίνηση της εγκατάστασης είναι αναγκαία η επιβεβαίωση μερικών συνθηκών:

- στην προεπιλεγμένη ζώνη για την τοποθέτηση των αισθητήρων, ο προφυλακτήρας θα πρέπει να προσφέρει εσωτερικά ένα βάθος και ένα κατάλληλο χώρο για την εγκατάσταση χωρίς εξαναγκασμούς.
- ακολουθήστε τις οδηγίες τοποθέτησης και τις προτάσεις σχετικά με τα βοηθητικά στοιχεία που θέλετε να χρησιμοποιήσετε σε σχέση με το ύψος και την φόρμα των προφυλακτών.

Είναι εξαιρετικά σημαντικό, οι αισθητήρες να τοποθετηθούν στους προφυλακτές ακολουθώντας ένα ύψος που μπορεί να μεταβάλλεται από ένα μέγιστο 65 cm. περίπου σε ένα ελάχιστο των 35 cm.

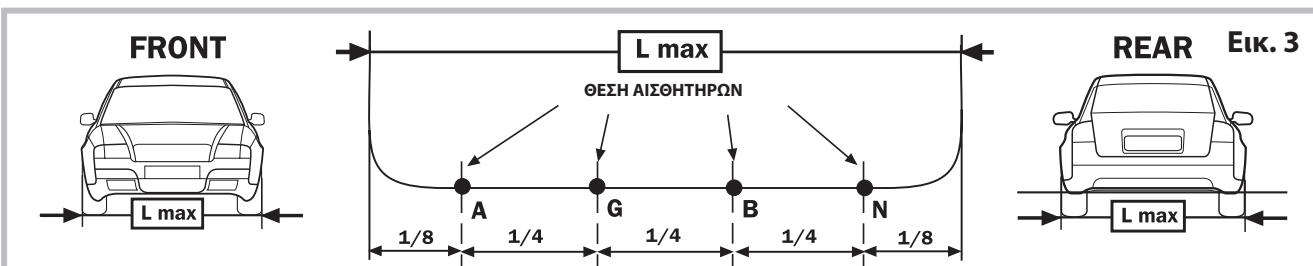
Είναι σημαντικό οι αισθητήρες να έχουν κατά το δυνατό πιο κάθετη θέση σε σχέση με το έδαφος.



Για αυτό το λόγο στο εσωτερικό της συσκευασίας του προαιρετικού στοιχείου ESH (ABP0214) υπάρχουν δυο τύποι αποστασιοποιητή: ένας με 5° κλίσης A και ένας με 10° κλίσης B (δείτε εγκατάσταση με δακτύλιο αξεσουάρ S και T), αυτοί θα είναι αναγκαίοι για την διόρθωση ενδεχόμενης λανθασμένης κλίσης του αισθητήρα καθοριζόμενης από το σχήμα των προφυλακτών.

Αν και με τους δυο αποστασιοποιητές δεν ανακτάται η κατακόρυφη θέση θα πρέπει να προτιμηθεί εκείνος που προσανατολίζει τον αισθητήρα προς τα επάνω. Αν ο προφυλακτήρας προσδίδει ένα κάθετο προσανατολισμό, είναι δυνατή η χρήση ενός δακτυλίου στήριξης κάψουλας χωρίς κανένα αποστασιοποιητή, ενώ σε αυτές τις συνθήκες, είναι δυνατή η χρήση και του συστήματος ISH (δείτε εγκατάσταση με ISH εικ.4).

### ΘΕΣΗ ΣΤΗΡΙΞΗΣ ΚΑΨΟΥΛΩΝ



Η απόσταση ανάμεσα στους αισθητήρες μπορεί να μεταβληθεί από ένα ελάχιστο 30 cm. έως ένα μέγιστο των 70 cm.

Είναι σημαντικό να είναι ομοιόμορφοι ανάμεσά τους και οι εξωτερικές αποστάσεις να είναι κατά το δυνατό ίσες.

Προτείνεται, σε περίπτωση που είναι δυνατό, η τοποθέτηση κατά την περιγραφή στην εικόνα.

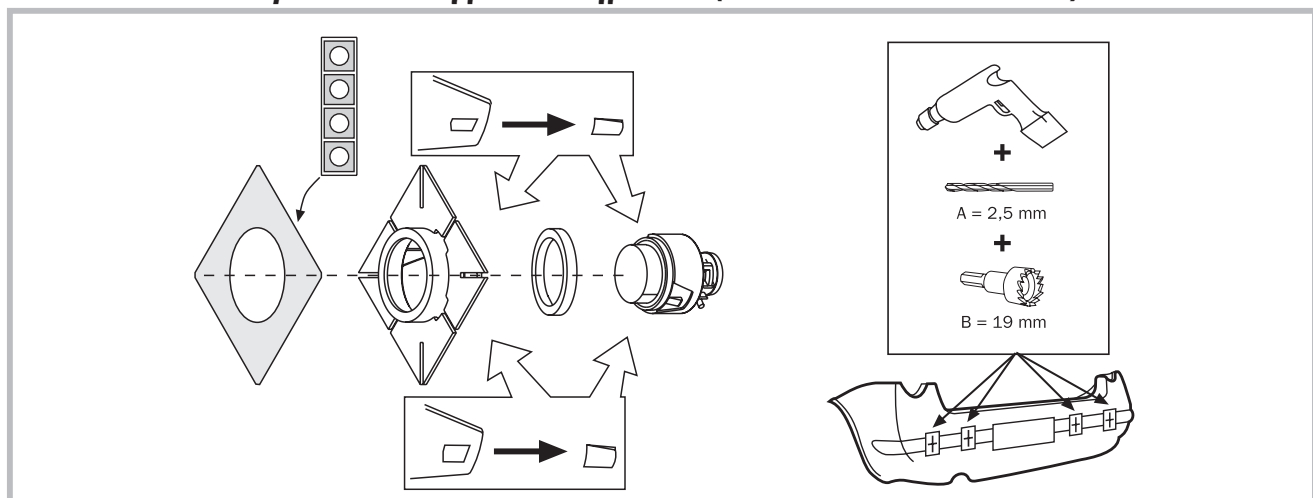
Κατά την αξιολόγηση της θέσης στις κάψουλες είναι σημαντικό να ληφθεί υπόψη η ακτίνα δράσης της ίδιας:

**FRONT** { - εσωτερικές περίπου 110 cm.  
- εξωτερικές περίπου 90 cm.

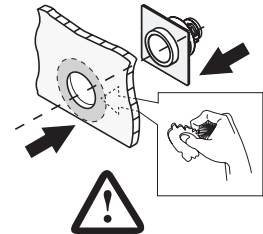
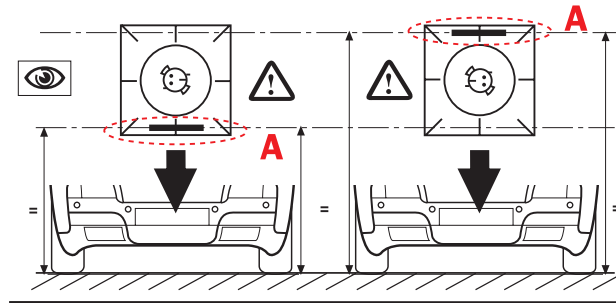
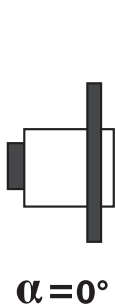
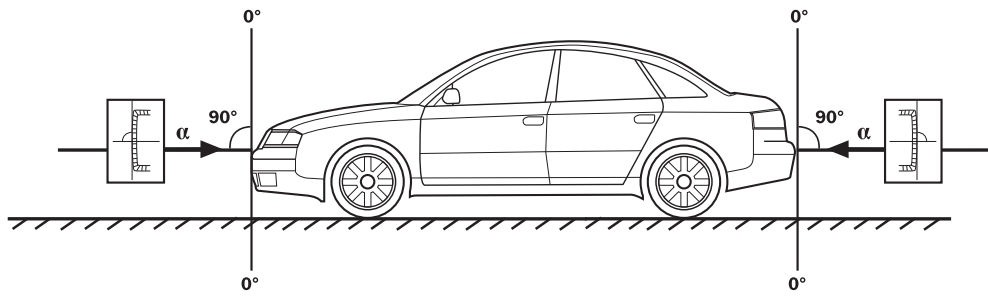
**REAR** { - εσωτερικές περίπου 150 cm.  
- εξωτερικές περίπου 100 cm.

### Εγκατάσταση με σύστημα ISH (Internal Sensor Holder)

Εικ. 4



**ΣΗΜ.: ΔΙΑΤΡΗΣΤΕ ΜΕ ΤΗΝ ΚΥΚΛΙΚΗ ΦΡΕΖΑ ΑΠΟ ΤΟ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟ ΤΩΝ ΠΡΟΦΥΛΑΚΤΗΡΩΝ**



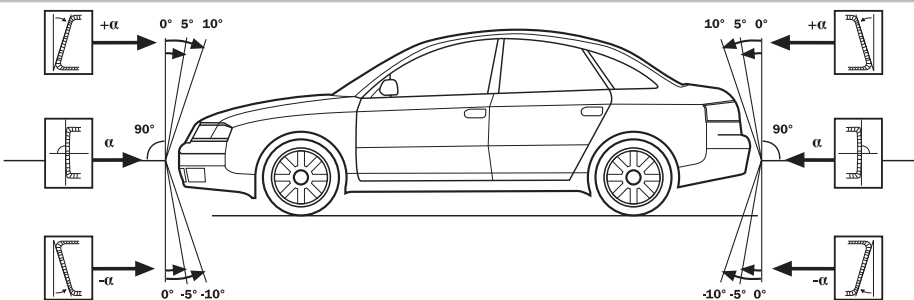
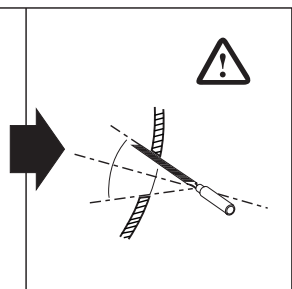
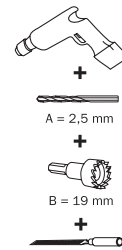
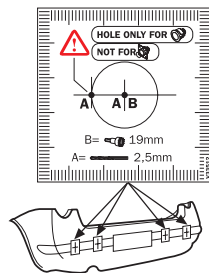
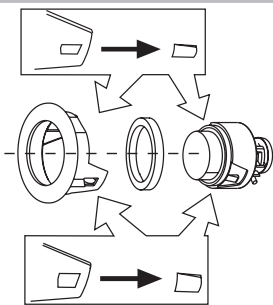
**ΣΗΜ.:** ΑΠΟΛΙΠΑΙΝΕΤΕ ΤΗΝ ΕΠΙΦΑΝΕΙΑ ΜΕ ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ ΠΡΙΝ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΤΑΙΝΙΑΣ ΔΙΠΛΗΣ ΟΨΗΣ



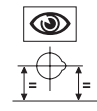
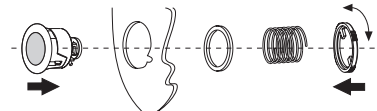
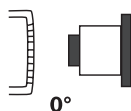
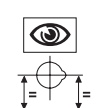
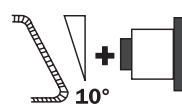
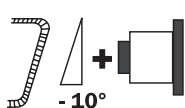
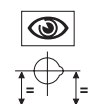
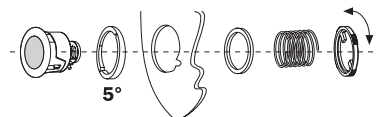
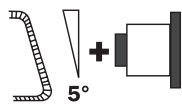
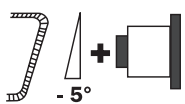
**ΣΗΜ.:** ΓΙΑ ΤΗΝ ΣΩΣΤΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ, ΒΕΒΑΙΩΘΕΙΤΕ ΟΤΙ Η ΑΝΑΦΟΡΑ (Α) ΤΗΣ ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗΣ ΕΙΝΑΙ ΟΡΙΖΟΝΤΙΑ ΣΤΟ ΕΔΑΦΟΣ. ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΣΤΟΥΣ ΠΡΟΦΥΛΑΚΤΗΡΕΣ ΜΗΝ ΠΛΥΝΕΤΕ Ή ΜΗΝ ΠΙΕΣΕΤΕ ΓΙΑ ΤΙΣ ΕΠΟΜΕΝΕΣ 8 ΩΡΕΣ

### Εγκατάσταση με σύστημα ESH (External Sensor Holder)

Εικ. 5



**ΣΗΜ.:** ΓΙΑ ΜΙΑ ΣΩΣΤΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ, ΒΕΒΑΙΩΘΕΙΤΕ ΟΤΙ ΤΟ ΣΤΕΛΕΧΟΣ (\*) ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗΣ ΦΕΡΕΙ ΠΛΕΥΡΙΚΗ ΔΙΑΤΑΞΗ



## ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΙ

Οι βασικοί προγραμματισμοί για μια καλή λειτουργία του προϊόντος στο όχημα είναι δυο και αντίστοιχα είναι ο προγραμματισμός ταχύτητας (μόνο για εμπρόσθιο σύστημα) και η κάλυψη εμποδίων και προεξοχών (και για τα δυο συστήματα) που θα πρέπει να πραγματοποιηθούν ώστε να προλαμβάνονται λανθασμένες σηματοδοτήσεις. Σε περίπτωση που η εγκατάσταση είναι διαφορετική από όσα αναφέρονται, το σύστημα έχει την δυνατότητα να πραγματοποιήσει επιπλέον προγραμματισμούς που συγκεκριμένα είναι: μια ρύθμιση για την μείωση των επιδόσεων (που θα πρέπει να χρησιμοποιηθεί αν είναι πραγματικά αναγκαίο) ή ένας προγραμματισμός χάρη στον οποίο είναι δυνατή η μείωση της σάρωσης των πλευρικών καψουλών και θα πρέπει να πραγματοποιηθεί μόνο σε πολύ καμπυλωτούς προφυλακτήρες ή όταν η θέση των καψουλών είναι πολύ κοντά στα περιθώρια της μηχανής.

Στην συνέχεια περιγράφεται ο τρόπος εκτέλεσης των 4 προγραμματισμών:

ΕΠΙΚΑΛΥΨΗ ΑΝΑΓΝΩΣΗΣ ΕΜΠΟΔΙΩΝ Ή ΠΡΟΕΞΟΧΩΝ

ΜΕΙΩΣΗ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ

ΜΕΙΩΣΗ ΑΝΑΓΝΩΣΗΣ ΠΛΕΥΡΙΚΩΝ ΚΑΨΟΥΛΩΝ

ΕΓΓΡΑΦΗ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ (αν χρησιμοποιείτε σύστημα με οδόμετρο)

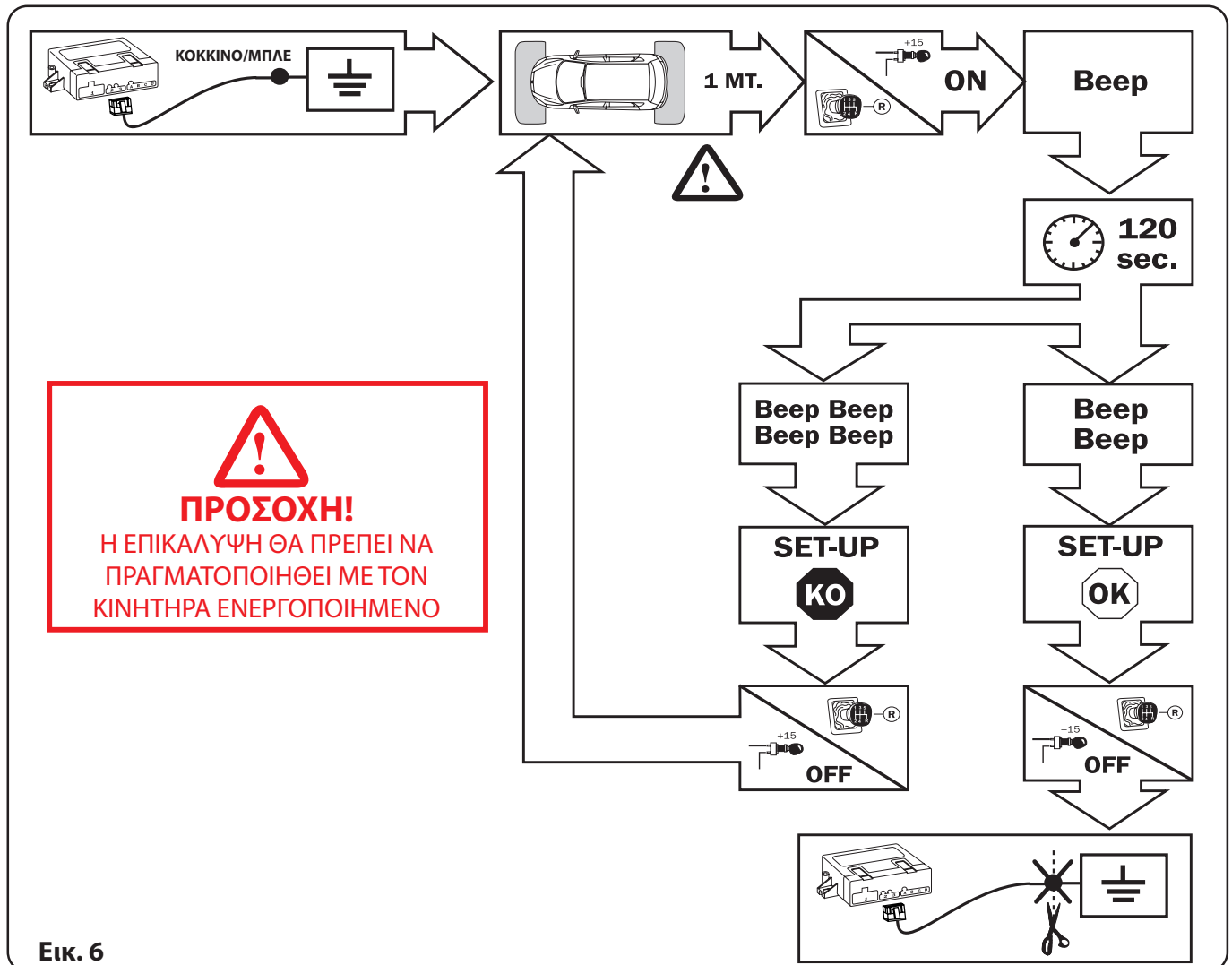
### ΕΠΙΚΑΛΥΨΗ ΑΝΑΓΝΩΣΗΣ (προτεινόμενη πάντα για το εμπρόσθιο σύστημα)

Αυτός ο προγραμματισμός επιτρέπει στο σύστημα την ανίχνευση αντικειμένων που παρουσιάζονται στο εσωτερικό του πεδίου σάρωσης, με τρόπο ώστε να μην λαμβάνονται πια υπόψη κατά την διάρκεια της λειτουργίας (π.χ κοτσαδόροι για οπίσθια συστήματα ή προεξέχοντα αντικείμενα για τα εμπρόσθια συστήματα).

Για τον προγραμματισμό εκτελέστε όσα περιγράφονται στην συνέχεια:

**Σημείωση: βεβαιωθείτε ότι κοντά στο όχημα που έχουν εγκατασταθεί οι κάψουλες δεν υπάρχουν αντικείμενα ή άτομα σε τουλάχιστον 1 m. απόσταση.**

1. Αποσυνδέστε τον συνδέτη του ΠΛΗΚΤΡΟΥ/LED της εμπρόσθιας κεντρικής μονάδας 3 (σχήμα σελ.3 - Εικ.1)
2. Συνδέσατε προσωρινά το καλώδιο ΚΟΚΚΙΝΟ/ΜΠΛΕ στο αρνητικό του αποσυνδεδεμένου συστήματος.
3. Συνδέσατε το καλώδιο ΚΟΚΚΙΝΟ και ΓΚΡΙ σε +12V, η κεντρική μονάδα εκπέμπει 1 ισχυρό ήχο, στην συνέχεια μετά 120 sec. το μέγιστο, θα ακουστούν άλλοι 2 τόνοι αν ο προγραμματισμός πέτυχε ή 4 τόνοι αν ο προγραμματισμός απέτυχε.
4. Αποσυνδέστε το ΚΟΚΚΙΝΟ και ΓΚΡΙ καλώδιο των +12V και συνδέστε το ΚΟΚΚΙΝΟ/ΜΠΛΕ καλώδιο από το αρνητικό.
5. Επανασυνδέστε τον συνδέτη του ΠΛΗΚΤΡΟΥ/LED και στην συνέχεια δοκιμάστε το σύστημα.



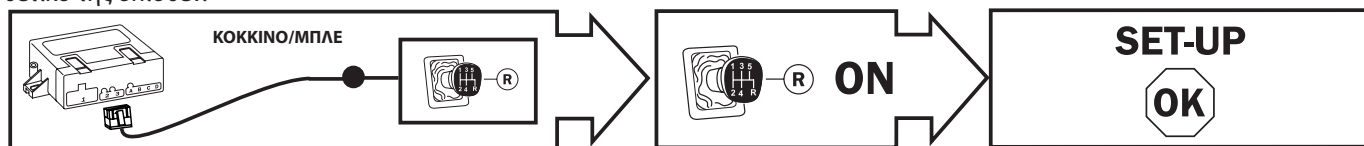
Εικ. 6



**ΣΗΜ.:** ΣΤΙΣ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΕΣ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟ ΕΠΙΚΑΛΥΨΗΣ ΕΙΝΑΙ ΑΡΚΕΤΟ, ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΣΥΝΔΕΣΗ ΤΟΥ ΚΑΛΩΔΙΟΥ ΚΟΚΚΙΝΟ/ΜΠΛΕ ΣΤΟ ΑΡΝΗΤΙΚΟ, ΝΑ ΕΝΕΡΓΟΠΟΙΗΣΕΤΕ ΤΟ ΚΑΝΤΡΑΝ ΜΕ ΤΗΝ ΟΠΙΣΘΕΝ ΣΕ ΕΙΣΑΓΩΓΗ. ΣΕ ΚΑΘΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΕΙΝΑΙ ΑΝΑΓΚΑΙΟ ΝΑ ΔΟΘΕΙ ΠΡΟΣΟΧΗ ΣΤΑ ΟΧΗΜΑΤΑ ΟΠΟΥ Η ΕΝΕΡΓΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΟΠΙΣΘΕΝ ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ΜΕ ΕΝΑ ΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟ ΔΙΑΦΟΡΕΤΙΚΟ ΑΠΟ ΤΟΝ +15. ΣΕ ΑΥΤΗ ΤΗΝ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΕΚΤΕΛΕΣΑΤΕ ΜΕ ΤΑ ΧΕΡΙΑ ΤΗΝ ΣΥΝΔΕΣΗ ΤΩΝ ΚΑΛΩΔΙΩΝ ΚΟΚΚΙΝΟΥ ΚΑΙ ΓΚΡΙ ΣΕ +12V.

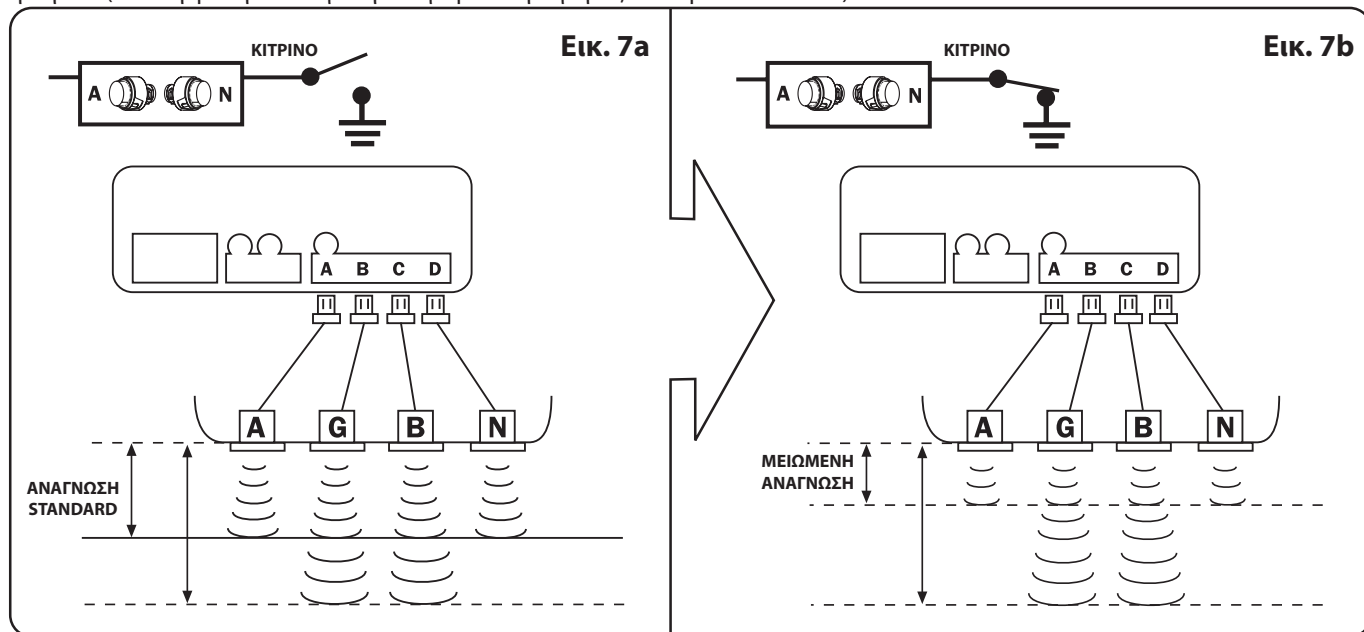
## ΜΕΙΩΣΗ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ

Αυτή η λειτουργία θα πρέπει να χρησιμοποιείται μόνο αν είναι εξαιρετικά αναγκαίο, γιατί μειώνει δραστικά τις επιδόσεις του συστήματος αποφεύγοντας λανθασμένες σαρώσεις που οφείλονται σε μια εγκατάσταση στην οποία δεν λήφθηκαν υπόψη τα ειδικά χαρακτηριστικά που την αφορούν. Για την ρύθμιση αυτής της σύνδεσης θα πρέπει να συνδεθούν τα καλώδια ΚΟΚΚΙΝΟ/ΜΠΛΕ με το θετικό της όπισθεν.



## ΜΕΙΩΣΗ ΑΝΑΓΝΩΣΗΣ ΠΛΕΥΡΙΚΩΝ ΚΑΨΟΥΛΩΝ

Αυτή η λειτουργία επιτρέπει την μείωση της σάρωσης των πλευρικών καψουλών όταν η υπερβολική σάρωση δεν επιτρέπει την σωστή αξιολόγηση της απόστασης από ένα εμπόδιο που βρίσκεται μπροστά κατά την διάρκεια ενός στενού παρκαρίσματος, ανάμεσα σε δυο αυτοκίνητα ή τους τοίχους ενός γκαράζ. Για την ρύθμιση αυτής της σύνδεσης αρκεί να συνδεθούν το ΚΙΤΡΙΝΟ καλώδιο στο αρνητικό (λειτουργία προτεινόμενη στο μεγαλύτερο μέρος των εγκαταστάσεων).



## ΧΡΗΣΗ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΕΜΠΡΟΣΘΙΟΥ ΠΡΟΦΥΛΑΚΤΗΡΑ

Το σύστημα παρκαρίσματος για εφαρμογές στο εμπρόσθιο προφυλακτήρα του οχήματος μπορεί να εφαρμοστεί σε 3 διαφορετικές λειτουργίες σύμφωνα με το πως προγραμματίζεται διαμέσου του PDC/Alarm programmer. Δυο από αυτές τις λειτουργίες προβλέπουν την εγγραφή της ταχύτητας ανάληψης διαμέσου της σύνδεσης του ΠΡΑΣΙΝΟΥ/ΜΑΥΡΟΥ καλωδίου στο οδόμετρο του οχήματος. Και οι 3 τρόποι λειτουργίας προβλέπουν ότι το εμπρόσθιο σύστημα παρκαρίσματος ενεργοποιείται την στιγμή που ενεργοποιείται το καντράν και κάθε φορά που εισάγεται η όπισθεν και οι διαφορές που διακρίνουν τις διαφορετικές λειτουργίες χρήσης είναι οι ακόλουθες:

1) Χειροκίνητο σύστημα (εργοστασιακός προγραμματισμός):

Ο τρόπος λειτουργίας προβλέπει ότι η απενεργοποίηση του συστήματος πραγματοποιείται σε 20 δευτερόλεπτα μετά από την απεμπλοκή της όπισθεν ή σε διαφορετικό τρόπο πατώντας το πλήκτρο/led και με την όπισθεν σε εισαγωγή. Με το όχημα σε κίνηση η απενεργοποίηση του συστήματος θα επαναληφθεί εισάγοντας εκ νέου την όπισθεν ή πατώντας το πλήκτρο/led.

2) Σύστημα απενεργοποίησης με ταχύτητα (προγραμματισμός με τον PDC programmer της λειτουργίας αρ°43 σε ON):

Η λειτουργία προβλέπει ότι η απενεργοποίηση του συστήματος θα πραγματοποιείται μερικές στιγμές μετά την υπέρβαση της προγραμματισμένης ταχύτητας.

Με το όχημα σε κίνηση η επανενεργοποίηση του συστήματος θα επαναληφθεί εισάγοντας εκ νέου την όπισθεν ή πατώντας το πλήκτρο/led αν η ταχύτητα του οχήματος είναι μικρότερη από την προγραμματισμένη.

3) Σύστημα απενεργοποίησης και ενεργοποίησης με ταχύτητα (προγραμματισμός με τον PDC programmer των λειτουργιών αρ°43 και αρ°44 σε ON):

Η λειτουργία είναι ανεξάρτητη από την ενεργοποίηση της όπισθεν, το σύστημα παρκαρίσματος ενεργοποιείται την στιγμή κατά την οποία ανάβει το καντράν και σβήνει μερικές στιγμές μετά, αφού έχει ξεπεραστεί η προγραμματισμένη ταχύτητα.

Η απενεργοποίηση του συστήματος είναι αυτόματη και πραγματοποιείται μειώνοντας την ταχύτητα κάτω από την προγραμματισμένη ταχύτητα.

**ΠΡΟΣΩΡΙΝΟΣ ΑΠΟΚΛΕΙΣΜΟΣ:** Σε περίπτωση που θέλετε να αποκλείσετε προσωρινά την αυτόματη επανενεργοποίηση του συστήματος αυτό είναι δυνατό πατώντας το πλήκτρο /led. Στην συνέχεια το σύστημα θα ανακτήσει όλες τις λειτουργίες του ή πατώντας εκ νέου το πλήκτρο /led ή αυτόματα στην επόμενη εκκίνηση του καντράν.

## ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ

Για την καταγραφή της ταχύτητας απενεργοποίησης του συστήματος παρκαρίσματος είναι αναγκαίο να πράξετε τα παρακάτω:

- 1) Εκκινήστε το όχημα και επιβεβαιώστε ότι το πλήκτρο/LED είναι ενεργοποιημένο.
- 2) Πατήστε μια φορά το πλήκτρο/LED και επιβεβαιώστε την απενεργοποίηση του ίδιου.
- 3) Πατήστε και κρατήστε πατημένο το πλήκτρο/LED για περίπου 30 δευτερόλεπτα και αναμείνατε μια σειρά από σηματοδοτήσεις (6 Μπιπ) που σηματοδοτούν την είσοδο στο σύστημα στην λειτουργία εγγραφής της ταχύτητας.
- 4) Συνεχίστε με το όχημα (προτείνεται να μην περάσετε τα 30km/h) και όταν ανακτήσετε την επιθυμητή ταχύτητα πατήστε το πλήκτρο/LED για επιβεβαίωση της μνήμης της ίδιας. Για την επιβεβαίωση της σωστής καταγραφής της ταχύτητας, ξεπεράστε την και επιβεβαιώστε αν μετά από μερικές στιγμές το σύστημα απενεργοποιείται (πλήκτρο/LED OFF), στην συνέχεια κατέλθετε της εγγραμμένης ταχύτητας και επιβεβαιώστε ότι μετά από μερικές στιγμές το σύστημα θα επανενεργοποιηθεί (πλήκτρο/LED ON).

## ΒΑΘΜΟΝΟΜΗΣΗ

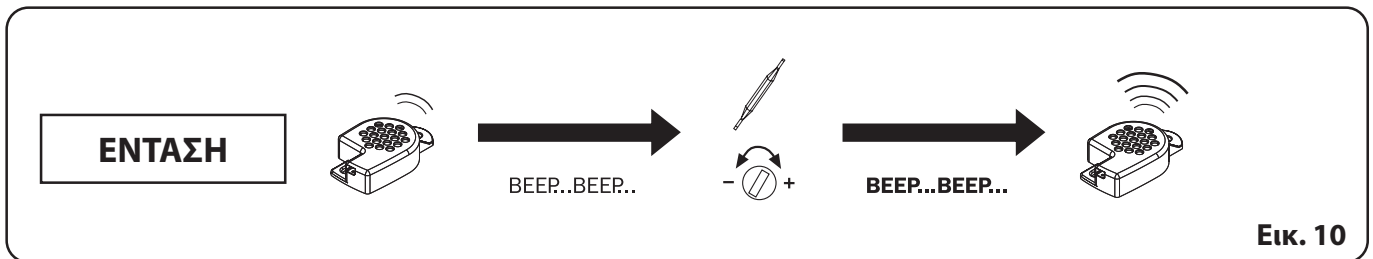
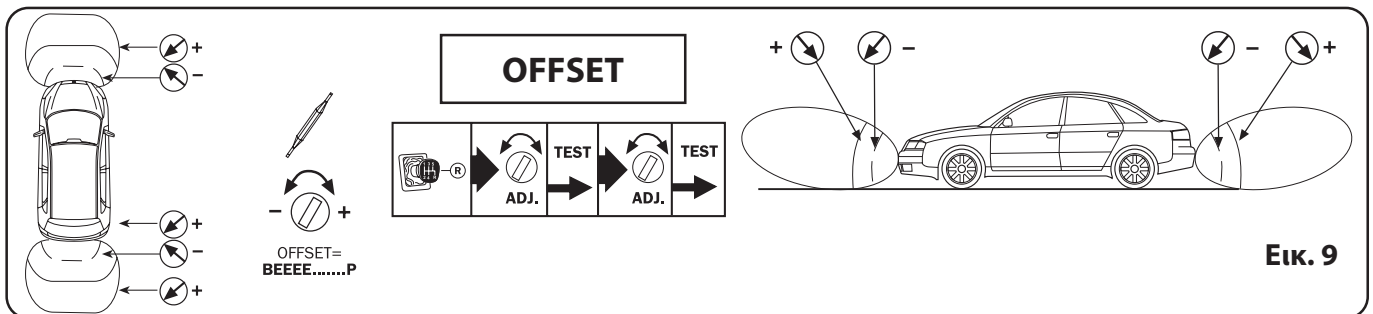
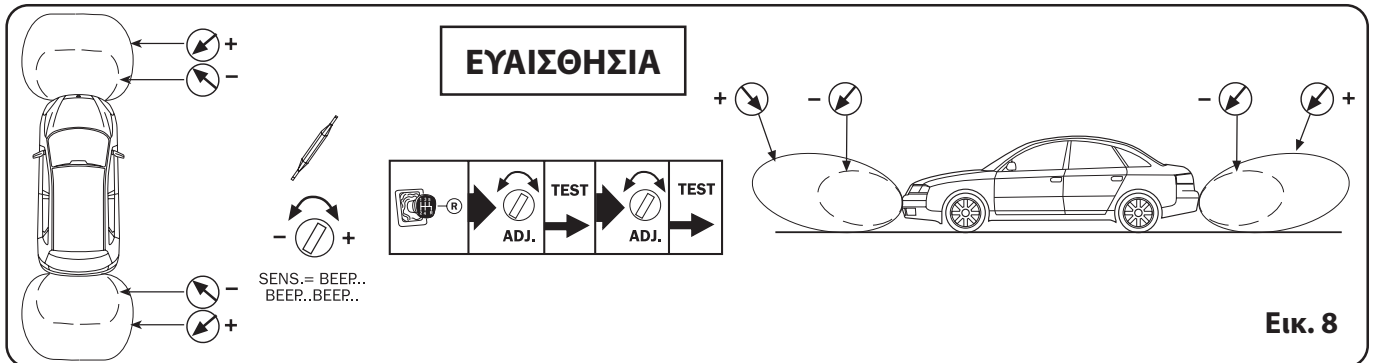
Διαμέσου τριών trimmer που βρίσκονται μπροστά στην κεντρική μονάδα, είναι δυνατό να ρυθμιστεί η λειτουργία με βάση τις ανάγκες του πελάτη ή με βάση την δομή των προφυλακτήρων.

Τα trimmer ελέγχουν τρεις λειτουργίες:

**ΕΥΑΙΣΘΗΣΙΑ** – ρύθμιση της ευαισθησίας σάρωσης στις κάψουλες, κατά συνέπεια δυνατότητα μεταβολής του πεδίου προστασίας.

**OFFSET** – απόσταση σάρωσης ζώνης κινδύνου “συνεχούς ηχητικού σήματος”.

**ΕΝΤΑΣΗ** – έλεγχος της έντασης του buzzer σηματοδότησης.

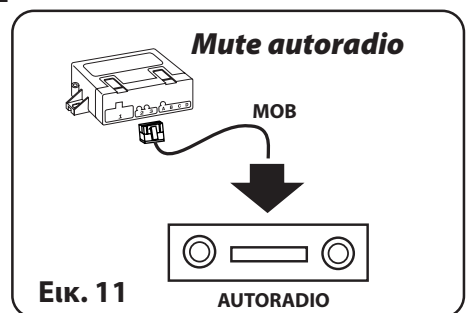


## ΒΟΗΘΗΤΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ

**ΣΙΓΑΣΗ ΡΑΔΙΟΦΩΝΟΥ** – αυτή η λειτουργία επιτρέπει την αυτόματη ενεργοποίηση της σίγασης ραδιόφωνου κατά την διάρκεια του ελιγμού της όπισθεν και γενικότερα κατά την ενεργοποίηση του συστήματος παρκαρίσματος για την αποφυγή της επικάλυψης του ήχου σηματοδότησης του συστήματος από το ραδιόφωνο.

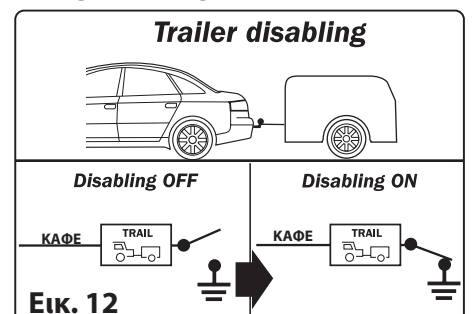
Για την ενεργοποίηση αυτής της λειτουργίας συνδέστε το ΜΩΒ καλώδιο στην θέση ΜΥΤΕ του ραδιόφωνου.

**ΣΗΜΕΙΩΣΗ ΓΙΑ ΧΡΗΣΗ ΜΕ ΤΟ ΕΜΠΡΟΣΘΙΟ ΣΥΣΤΗΜΑ:** Σε περίπτωση που προγραμματίζεται η κεντρική μονάδα του συστήματος παρκαρίσματος για μια λειτουργία συνδεδεμένη με το οδόμετρο προτείνεται η χρήση της λειτουργίας mute.



## ΑΠΟΚΛΕΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΡΥΜΟΥΛΚΟΥΜΕΝΟΥ

**TRAIL** – αυτή η λειτουργία είναι συνδεδεμένη με την οπίσθια εφαρμογή για την αυτόματη απενεργοποίηση της κεντρικής μονάδας με την παρουσία του αρνητικού σήματος που καταφθάνει από τον ηλεκτρικό συνδέτη του ρυμουλκούμενου.



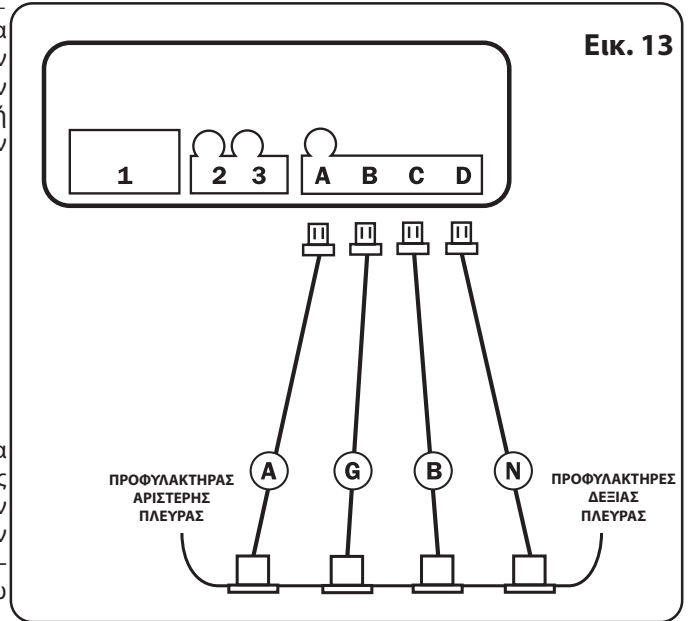


## ΔΙΑΓΝΩΣΤΙΚΟΙ ΕΛΕΓΧΟΙ

Κατά την διάρκεια της λειτουργίας το σύστημα διατηρεί πάντα ενεργή την αυτοδιάγνωση που, διαμέσου κατάλληλων ακουστικών σηματοδοτήσεων, ειδοποιεί τον χρήστη σε περίπτωση ανωμαλιών σε ένα ή περισσότερους αισθητήρες. Αν μετά από την εισαγωγή του συστήματος ανιχνευθούν ελαττώματα, θα πραγματοποιηθούν μια ή περισσότερες ακουστικές σηματοδοτήσεις:

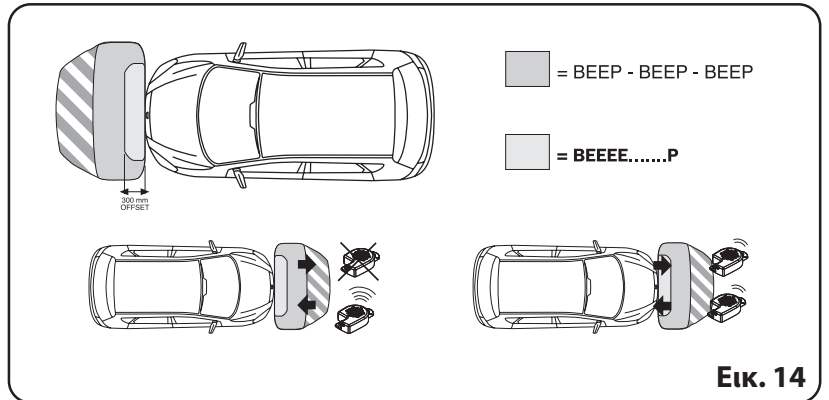
- μακρύ μπιπ σε διαφορετικούς τόνους + N°1 σύντομο μπιπ = σφάλμα Αισθητήρα Α.
- μακρύ μπιπ σε διαφορετικούς τόνους + N°2 σύντομο μπιπ = σφάλμα Αισθητήρα Γ.
- μακρύ μπιπ σε διαφορετικούς τόνους + N°3 μπιπ σύντομα = σφάλμα Αισθητήρα Β.
- μακρύ μπιπ σε διαφορετικούς τόνους + N°4 μπιπ σύντομα = σφάλμα Αισθητήρα Ν.

μετά από την εκτέλεση των σηματοδοτήσεων το σύστημα θα ξαναρχίσει να δουλεύει απενεργοποιώντας τους ενεργούς αισθητήρες και θα επαναφέρει την υπόδειξη μόνο στην επόμενη εισαγωγή. Αν η ανωμαλία πραγματοποιηθεί κατά την διάρκεια της λειτουργίας, η κεντρική μονάδα διακόπτει την standard σηματοδότηση εμπόδιου και δημιουργεί την παραπάνω διαγνωστική σηματοδότηση.



## ΟΔΗΓΙΕΣ ΧΡΗΣΗΣ ΤΟΥ ΕΜΠΡΟΣΘΙΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ

Η παρουσία ενός εμπόδιου υποδεικνύεται από μια διακοπτόμενη ακουστική σηματοδότηση, με αύξουσα συχνότητα κατά την προσέγγιση στο εμπόδιο, ξεκινώντας από περίπου 110cm μέχρι να γίνει συνεχής προσεγγίζοντας το (Εικ. 14). Η συχνότητα σηματοδότησης σε περίπτωση απομάκρυνσης από το εμπόδιο μειώνεται μέχρι περίπου 80/90 cm πέρα από τα οποία, στην περίπτωση που το εμπόδιο απομακρύνεται επιπλέον, το σύστημα σταματά να σηματοδοτεί. Η ενεργοποίηση του συστήματος γίνεται αυτόματα κατά την εκκίνηση του καντράν και όταν εισάγεται η όπισθεν και για την απενεργοποίηση εξαρτάται από τον προγραμματισμό που πραγματοποιήθηκε κατά την διάρκεια της εγκατάστασης και πιο συγκεκριμένα είναι δυνατή η διάθεση ενός εκ των 3 τύπων λειτουργίας



1) Σύστημα με timer ή χειροκίνητο.

Το σύστημα απενεργοποιείται 20 δευτερόλεπτα μετά την απεμπλοκή της όπισθεν και επανεργοποιείται όλες τις φορές που εισάγεται η όπισθεν ή πατιέται το πλήκτρο/led.

2) Σύστημα απενεργοποίησης για την υπέρβαση ταχύτητας

Το σύστημα απενεργοποιείται με την υπέρβαση της προγραμματισμένης ταχύτητας και επανεργοποιείται όλες τις φορές που εισάγεται η όπισθεν ή πατιέται το πλήκτρο/led.

3) Σύστημα απενεργοποίησης για την υπέρβαση ταχύτητας και αυτόματη επανεργοποίηση με μείωση της ταχύτητας.

Το σύστημα απενεργοποιείται με την υπέρβαση της προγραμματισμένης ταχύτητας και επανεργοποιείται όλες τις φορές που μειώνεται η ταχύτητα κάτω της προγραμματισμένης χορηγώντας μια συνεχή προστασία κατά την διάρκεια του ελιγμού σε χαμηλή ταχύτητα. Διαμέσου του πλήκτρου/led μπορεί να αποκλειστεί το σύστημα μέχρι την επόμενη εκκίνηση του οχήματος ή πίεσης του πλήκτρου.

## ΟΔΗΓΙΕΣ ΧΡΗΣΗΣ ΤΟΥ ΟΠΙΣΘΙΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ

Κατά την εισαγωγή της όπισθεν, ένα ΜΠΙΠ σηματοδοτεί την ενεργοποίηση των αισθητήρων.

Η παρουσία ενός εμπόδιου υποδεικνύεται από μια διακοπτόμενη ακουστική σηματοδότηση, με αύξουσα συχνότητα κατά την προσέγγιση στο εμπόδιο, ξεκινώντας από περίπου 150cm μέχρι να γίνει συνεχής προσεγγίζοντας το (Εικ. 15)

Η συχνότητα σηματοδότησης σε περίπτωση απομάκρυνσης από το εμπόδιο μειώνεται μέχρι περίπου 80/90 cm πέρα από τα οποία, στην περίπτωση που το εμπόδιο απομακρύνεται επιπλέον, το σύστημα σταματά να σηματοδοτεί.

