

SIL 3

Centralny Moduł Sterowania

SIL 3 został opracowany o zebrane doświadczenia oraz uwagi z wdrożenie swojego poprzednika SIL2. Urządzenie to przygotowane zostało z myślą o rynku kolejowym. Wszystkie interfejsy umieszczone na tylnej ścianie zostały zaprojektowane zgodnie z normą kolejową oraz przy wykorzystaniu złącz M12 w różnym kodowaniu. Moduł posiada duży wyświetlacz o przekątnej 10,4" i rozdzielczości 1024x768 oraz interfejsie specjalnie przygotowanym pod rynek kolejowy. Sterownik zapewnia sterowanie wszystkimi podsystemami w pojeździe takimi jak: informacja liniowa, monitoring wizyjny, system zliczania pasażerów, system emisji reklam oraz dodatkowo z magistrali systemowej pojazdu zbiera informacje techniczne o pracy urządzeń pokładowych. Dodatkowe przyciski funkcyjne F1-F5 umożliwiają spersonalizowanie sterownika według własnych potrzeb.

- ⦿ Procesor Intel Atom 1,6GHz, 2GB RAM
- ⦿ System operacyjny Linux
- ⦿ Możliwość instalacji drugiego dysku SSD do 8 TB
- ⦿ Dysk Flash do 512 GB



SIL 3

Centralny Moduł Sterowania

Processor Intel Atom 1,6GHz, 2GB RAM

Dysk Flash do 512 GB

Możliwość instalacji drugiego dysku SSD do 8 TB

System operacyjny Linux

Interfejs użytkownika

- Duży 10-calowy, czytelny, kolorowy wyświetlacz TFT z ekranem dotykowym i regulowaną jasnością podświetlenia LED (regulacja zależna od czujnika oświetlenia otoczenia).
- Wygodna, kolorowo podświetlana, dotykowa klawiatura funkcyjna. Funkcje klawiszy mogą być definiowane przez użytkownika - umożliwia to szybką, prostą nawigację do najczęściej używanych funkcji komputera.
- Wbudowany czytnik kart RFID (Mifare) dla prostego i szybkiego logowania się użytkownika.

Funkcje

- Sterowanie wszystkimi rodzajami oferowanych przez SiMS elektronicznych tablic informacyjnych (LED, fl ip-dot, LCD).
- Odtwarzanie zapowiedzi głosowych i innych komunikatów dźwiękowych w maksymalnie trzech kanałach (kanał wewnątrz pojazdu, na zewnątrz pojazdu, oraz opcjonalnie w kabinie kierowcy - VoIP dla łączności z centrum dyspozytorskim).
- Współpraca z kasownikami biletów papierowych oraz elektronicznych.
- Współpraca z automatami biletowymi.
- Współpraca z systemami monitoringu wizyjnego i fonicznego. Możliwość nakładania na nagrania video tekstów zawierających dowolne, dostępne w danej chwili komputerowi SiMS parametry, takie jak prędkość, położenie geograficzne, nazwa linii, kierunku, przystanku, dane kierowcy itp.
- Integracja na ekranie sterownika funkcji podglądu kamer z systemu monitoringu.
- Możliwość odtwarzania nagrań z jednostki centralnej monitoringu na ekranie autokomputera.
- Lokalizacja pojazdu za pomocą wbudowanego odbiornika GPS.
- Podpowiedzi dla kierującego ułatwiające prawidłową realizację rozkładu jazdy.
- Funkcja asystenta ekonomicznej jazdy (EDA) - sygnalizowanie i rejestracja zdarzeń nie mieszczących się w kanonie ecodrivingu, oraz innych zdefiniowanych przez właściciela taboru, jak na przykład: zbyt długa praca silnika na biegu neutralnym, jazda na biegu neutralnym, gwałtowne ruszanie, ostre hamowanie itd.
- Funkcja nawigacji - podpowiadanie kierującemu pojazdem odpowiednich manewrów na skrzyżowaniach.

- Łatwo dostępne złącza USB 3.0 umożliwiające podłączenie pendrive'a lub gniazdo LAN w celu podłączenia laptopa.
- 5 dotykowych klawiszy funkcyjnych F1-F5, niezależnych od ekranu dotykowego, posiadających możliwość przyporządkowania funkcjonalności oraz zmiany koloru.
- Port USB 3.0 na przedniej ścianie służący do wymiany danych, pobierania rejestrów oraz materiałów video
- Funkcja OBD - zbieranie informacji z magistral CAN o usterkach w pracy elektronicznych urządzeń pokładowych pojazdu, dekodowanie ich do postaci tekstowej zrozumiałej dla operatora, prezentowanie na wyświetlaczu komputera i rejestrowanie na potrzeby późniejszej analizy.
- Automatywna aktualizacja rozkładów jazdy, treści dla tablic, zapowiedzi itp. oraz automatyczne pobieranie rejestrów, na zajezdni przez sieć WiFi, radiomodem ISM lub Bluetooth, a na trasie przez sieci GSM.
- Możliwość dostępu zdalnego do komputera, w celu zcentralizowanego zarządzania flotą pojazdów.
- Możliwość pracy master-slave w przypadku pojazdów dwu kierunkowych.
- Komunikacja z centralnym systemem dyspozytorskim.
- Komunikacja z centralnym systemem „Zielonej Fali”.
- Komunikacja ze sterownikami świateł w obrębie skrzyżowań - lokalne wymuszenie priorytetu dla pojazdu komunikacji publicznej.
- Współpraca z alkomatem i blokada zapłonu - aby uruchomić pojazd kierujący musi zalogować się do komputera i poddać badaniu alkomatem.
- Rejestracja wszelkich dostępnych komputerowi parametrów i zdarzeń takich, jak na przykład: otwarcie/zamknięcie wlewu paliwa, poziomu paliwa, zużycia paliwa podczas jazdy, danych kierującego pojazdem, jego stylu jazdy, gwałtownych hamowań lub ruszeń, użycia alkomatu, parametrów pracy pojazdu, realizacji rozkładu jazdy, potoków pasażerskich, parametrów z magistral CAN (SEA J1939 lub CANOpen) i wielu wielu innych.