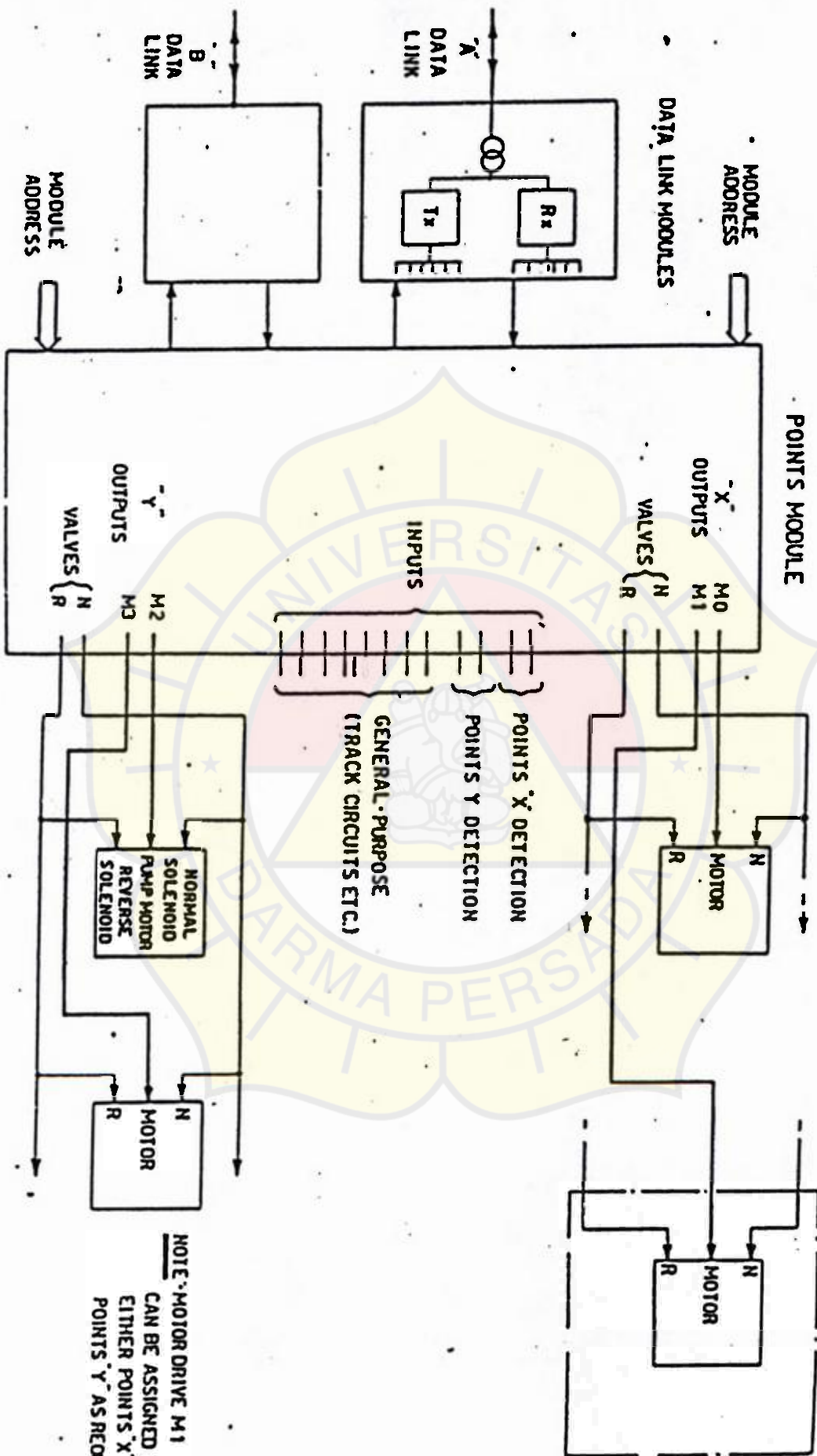


BAB V

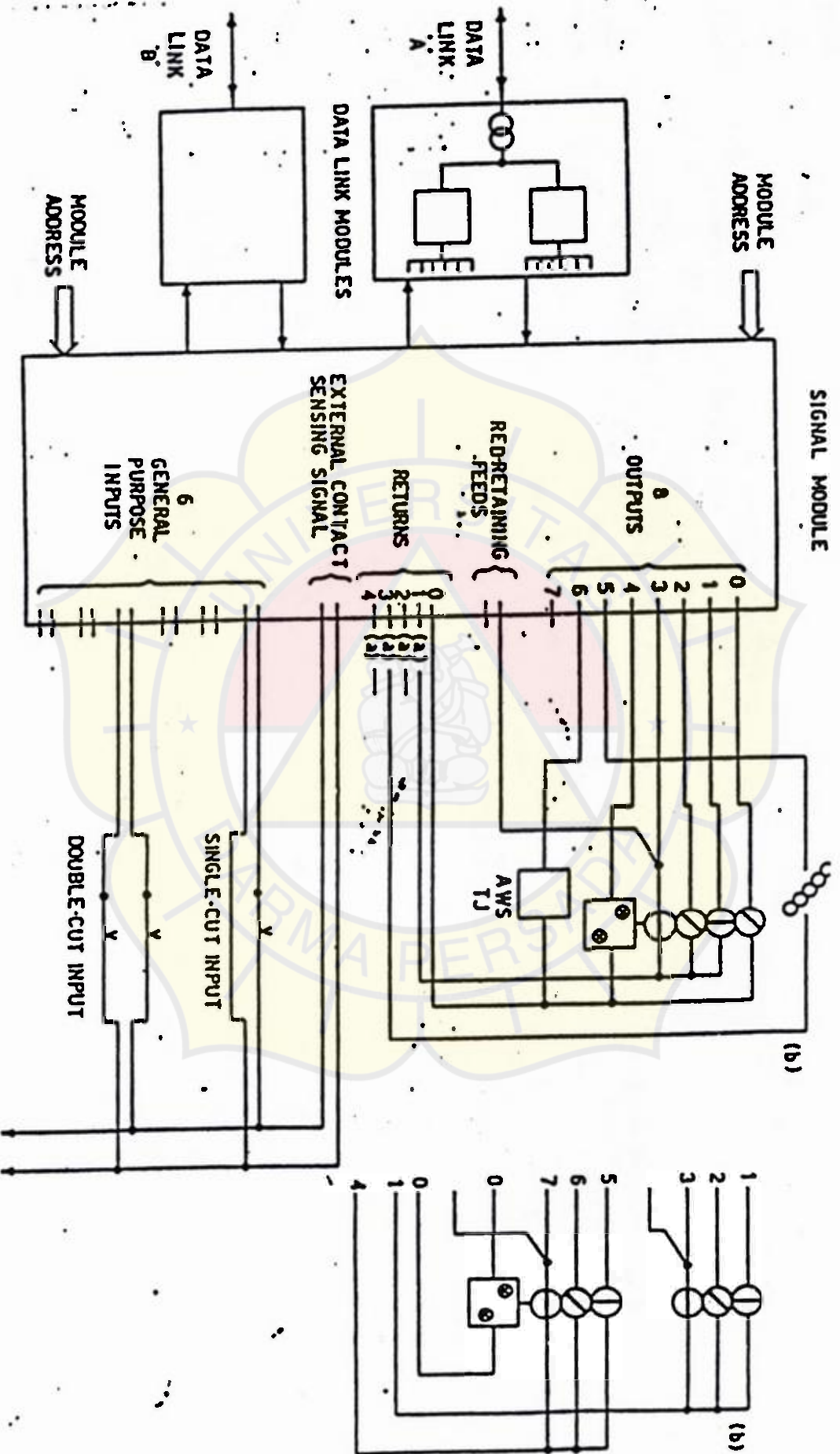
KESIMPULAN

- 1 Dengan menerapkan sistem *Solid State Interlocking*, Stasiun Jakarta Kota mampu meningkatkan kapasitas pelayanan lalu lintas kereta api. Dimana pada saat ini stasiun tersebut mampu melayani hingga 300 jadwal keberangkatan dan kedatangan kereta api antar kota maupun komputer dalam kota setiap harinya.
- 2 Dengan frekuensi lalu lintas kereta api yang tinggi, faktor keamanan sangat sulit dipertahankan jika pengawasan lalu lintas kereta api hanya dilakukan oleh manusia. Dengan penerapan sistem *Solid State Interlocking*, faktor keamanan lalu lintas dapat lebih terjamin. Hal ini dimungkinkan karena pada sistem SSI terdapat pengamanan perintah interlocking wesel dan sinyal pada *Multi-Processor Module*. Selain itu SSI juga mampu mendeteksi keadaan dilapangan secara langsung, sehingga mempermudah operator dan teknisi untuk memantau keadaan dan kondisi dari setiap peralatan persinyalan dan kereta api.
- 3 Operasional sistem SSI sangat mudah, sehingga operator tidak harus memiliki latar belakang pendidikan khusus terlebih dahulu. Selain itu karena terdiri dari modul-modul, maka perawatan sistem juga menjadi lebih sederhana.
- 4 Kekurangan yang dimiliki sistem SSI adalah kepekaan sistem terhadap kondisi alam. Kepekaan ini sangat dirasakan terutama pada musim hujan. Kepekaan sistem tersebut antara lain adalah terhadap banjir dan petir. Banjir dapat mengakibatkan terendahnya peralatan track circuit, sehingga terjadi hubung singkat. Hal ini akan mengakibatkan SSI seolah mendeteksi adanya kereta api pada track circuit tersebut.



NOTE - MOTOR DRIVE M1 CAN BE ASSIGNED TO EITHER POINTS X OR POINTS Y AS REQUIRED

APPLICATION OF POINTS MODULE
 DRIVING FOUR CLAMP-LOCKS EITHER IN TWO GROUPS OF TWO OR ONE SINGLY AND THE REMAINDER IN A GROUP OF THREE

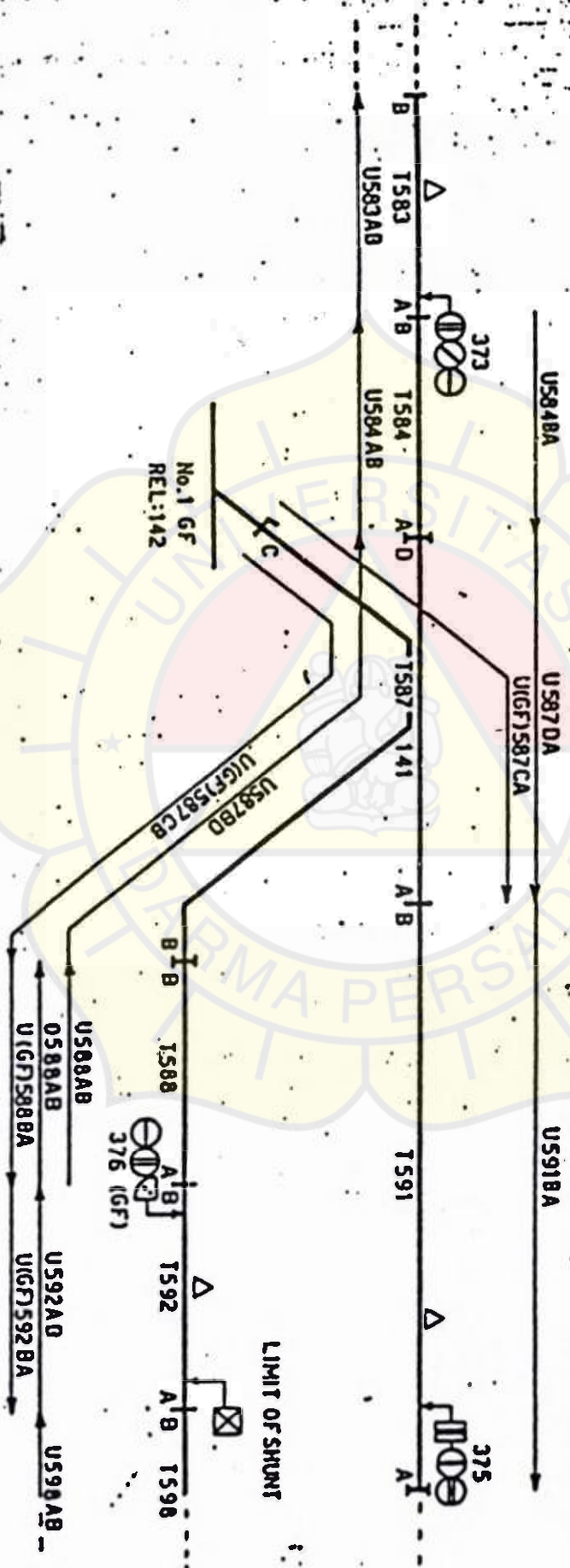


NOTES: (a) CURRENT SENSING RETURNS;
 (b) TWO ALTERNATIVE LOADS

TRACKSIDE
FUNCTIONAL
MODULES

OUTPUTS

INPUTS





LAMPIRAN B

Sistem SSI pada Stasiun Jakarta Kota

V. Signal Modul

Transmitting dan Receiving Data pada Sinyal Mobil.

Signal Modul dapat menerima dan mengirim Data dari/ke Central Interlocking. Data tersebut terdiri dari 8 bit dengan disertai 5 bit status sebagai laporan tentang kondisi modul itu sendiri.

1. Receiving Data dari Central Interlocking (Output I/L).

Data yang diterima dari Central Interlocking merupakan perintah bagi signal modul untuk mengendalikan Aspek Sinyal.

Data tersebut terdiri dari 8 bit dimulai dari bit 0 s.d. 7.

Bila yang dikendalikan sinyal 4 Aspek bit ke 7 s.d. 4 digunakan untuk sinyal S1 dan bit ke 3 s.d. 0 digunakan untuk signal S2 (dipakai di British Railway). Tetapi bila yang dikendalikan sinyal 3 Aspek, maka bit ke 7 s.d. 5 digunakan untuk sinyal S1 dan bit ke 3 s.d. 1 digunakan untuk sinyal S2 (bit ke 4 sebagai cadangan dan bit ke 0 dipakai untuk Dimmer).



Output Data (O/P) :

Bit tersebut berupa Binary : "0" = tak ada perintah.
"1" = ada perintah.

- Bit ke 7 = "1" adalah perintah Aspek Merah S1.
- Bit ke 6 = "1" adalah perintah Aspek Kuning S1.
- Bit ke 5 = "1" adalah perintah Aspek Hijau S1.
- Bit ke 4 = Cadangan (tak dipakai).
- Bit ke 3 = "1" adalah perintah Aspek Merah S2.
- Bit ke 2 = "1" adalah perintah Aspek Kuning S2.
- Bit ke 1 = "1" adalah perintah Aspek Hijau S2.
- Bit ke 0 = "1" adalah perintah untuk Dimmer (intensitas Cahaya).

Jadi bila bit-bit tersebut berlogik "1" berarti aspek sinyal menyala dan bila berlogik "0" berarti aspek sinyal tidak menyala.

Output Status, O/P ini selalu terdiri dari bit "0" karena status dari Central I/L itu sendiri.