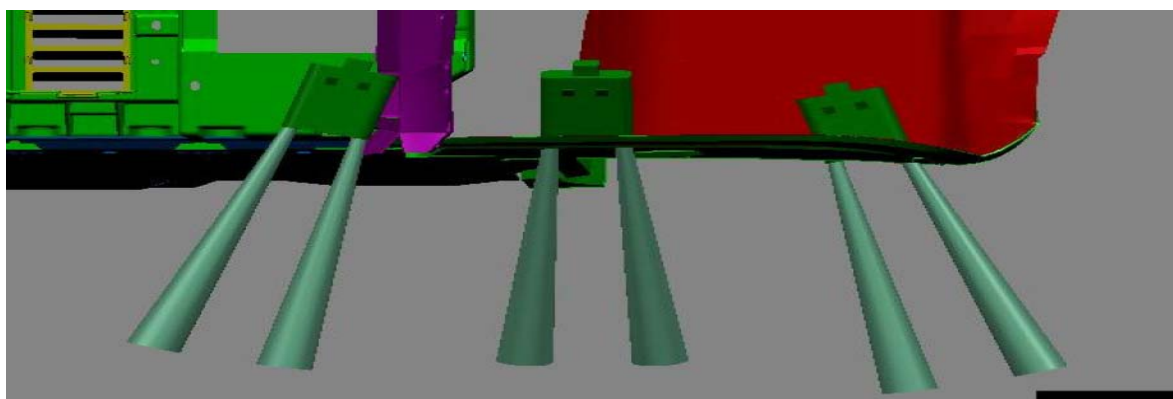
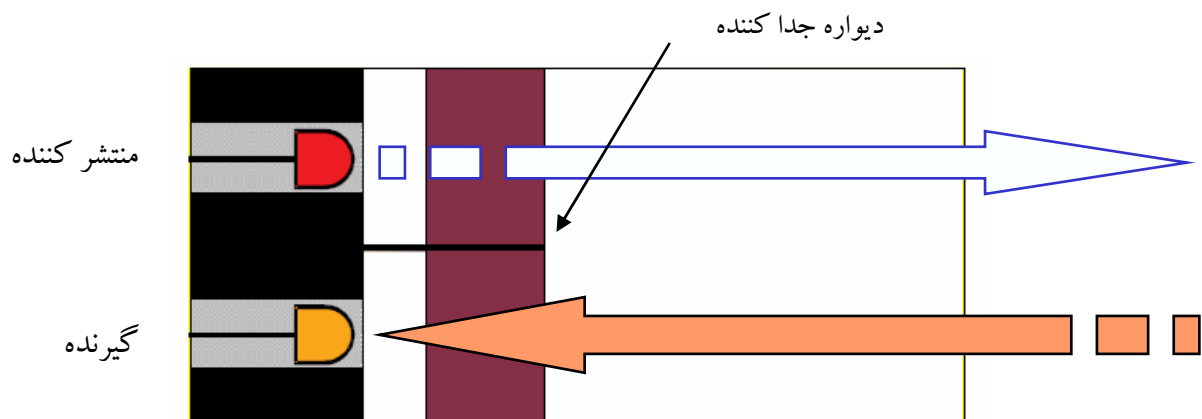


عملکرد سیستم :

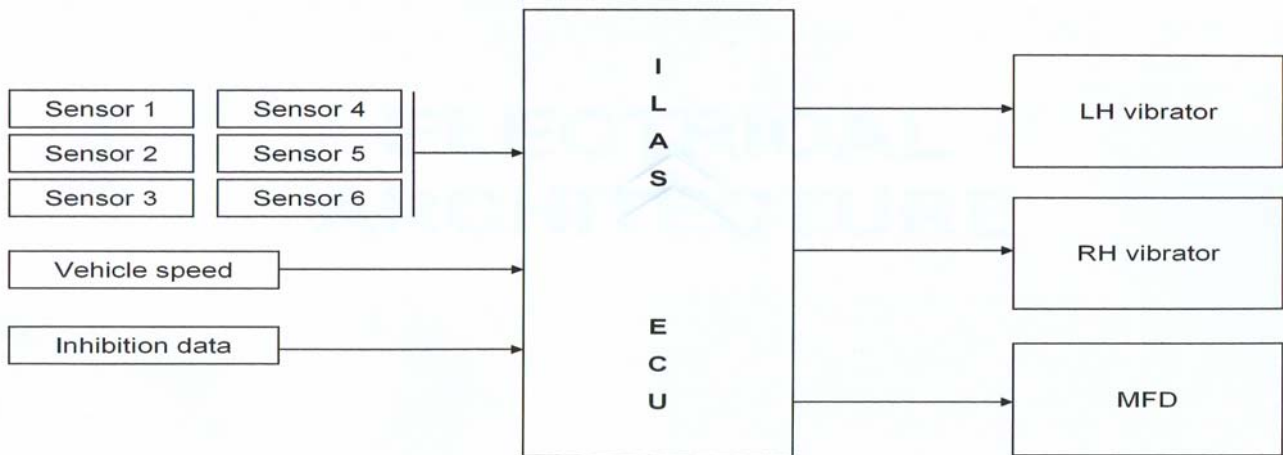
هر یک از سنسورهای زیر سپر دارای یک جفت EMITTER (منتشر کننده) برای ارسال امواج نوری و یک جفت RECEIVER (گیرنده) برای دریافت اشعه های ساطع شده می باشند. EMITTER اشعه را به طرف زمین ارسال می نماید و RECEIVER امواج منعکس شده از زمین را دریافت می نماید. امواج دریافتی رنگ سیاه (آسفالت) با امواج دریافتی رنگ سفید (خط کشی) تفاوت داشته و این اختلاف به ECU گزارش می شود. در این هنگام ECU به ویراتور (عملگر) چپ یا راست بسته به منبع ارسال اطلاعات مربوطه دستور فعال شدن را صادر می نماید، طبیعی است که راننده نیز عکس العمل مخالف از خود بروز داده و خودرو را به مسیر اولیه هدایت نماید. تا زمانیکه اطلاعات دریافتی از سنسور ها مبنی بر حرکت روی خطوط جاده باشد لرزش صندلی بصورت متناوب (خاموش - قدرت کم - حداکثر قدرت) کار می کند.

برای مینیمم نمودن خطا و توانایی بیشتر در آشکار سازی فلش ها و خطوط پیوسته، ۶۰٪ آشکار سازی توسط سنسور یک، ۳۰٪ توسط سنسور دو و ۱۰٪ توسط سنسور سه در هر سمت چپ یا راست انجام می پذیرد.

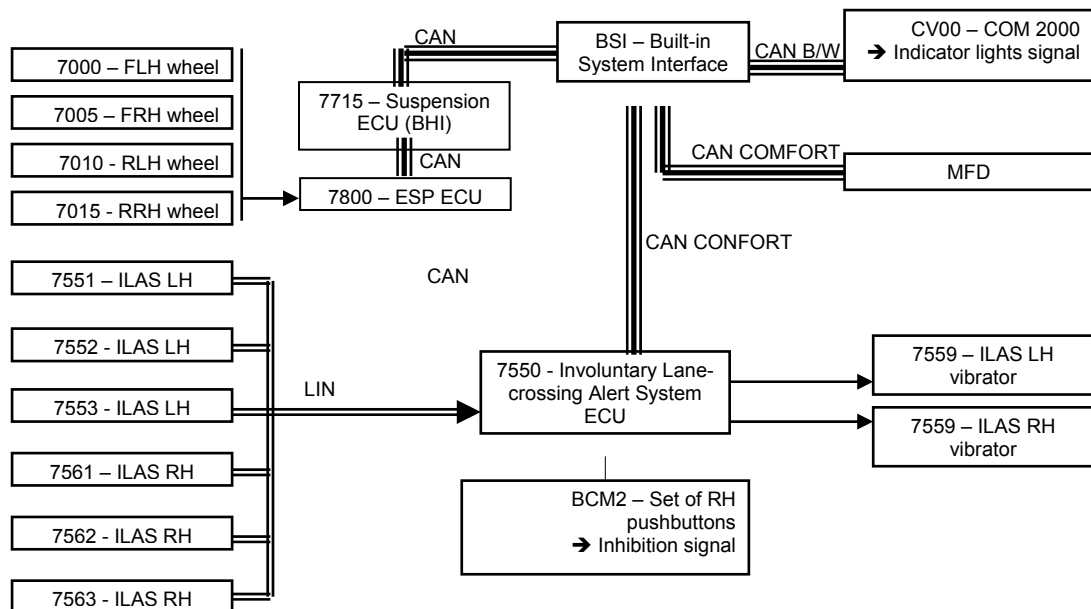


مدیر فنی و مهندسی			رئیس اداره مهندسی خودرو		تهیه کننده	
نام: محمد ابراهیم شریف تاریخ: ۸۶/۱۱/۱۷			نام: امیر ترابی زاده تاریخ: ۸۶/۱۱/۱۷		نام: سید محمد موسوی تاریخ: ۸۶/۱۱/۱۷	
مدیریت برنامه ریزی و مطالعات استراتژیک	مدیریت تکنولوژی اطلاعات	مدیریت ارتباطات	امداد خودرو سایپا	معاونت خدمات پس از فروش	قائم مقام های مدیر عامل	مدیر عامل

شایان ذکر است این سیستم در برف غیر فعال است .
همچنین باران های سنگین یا گل و لجن در لوله های سنسورها می تواند ایجاد اشکال در عملکرد سنسورها نماید .
شماتیک ورودی و خروجی واحد کنترل الکترونیکی سیستم :



نقشه شماتیک الکتریکی نصب شده بر روی خودرو C5:



مدیر فنی و مهندسی			رئیس اداره مهندسی خودرو		تهیه کننده	
نام: محمد ابراهیم شریف تاریخ: ۸۶/۱۱/۱۷			نام: امیر ترابی زاده تاریخ: ۸۶/۱۱/۱۷		نام: سید محمد موسوی تاریخ: ۸۶/۱۱/۱۷	
مدیریت برنامه ریزی و مطالعات استراتژیک	مدیریت تکنولوژی اطلاعات	مدیریت ارتباطات	امداد خودرو سایبا	معاونت خدمات پس از فروش	قائم مقام های مدیر عامل	مدیر عامل